

**Министерство Высшего и среднего -специального
образования Республики Узбекистан**

Бухарский Государственный университет

Социально-экономический факультет

Кафедра Экономика

Д. Ш. ЯВМУТОВ

ОСНОВЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

(учебно-методическое пособие)

Явмутов Дильшод Шахимардонкулович Основы инфраструктуры / Учебно-методическое пособие.

Д.Ш.Явмутов; Бухара, «БухДУ-Ризограф», 2012. - 104 с.

В учебно-методической пособии рассматриваются общетеоретические основы инфраструктуры экономики. А также рассмотрены такие вопросы как - структура элементов инфраструктуры, закономерности развития объектов инфраструктуры, экономические отношения между объектами инфраструктуры и субъектами хозяйств, проблемы использования потенциала объектов инфраструктуры, пути повышения социально-экономической эффективности отраслей инфраструктуры.

Учебной пособие предназначена для студентов экономического направления, преподавателей и широкого круга пользователей.

Под общей редакцией д.г.н., профессора А.А.Каюмова

Рецензенты: д. э. н., проф. **Б.Н.Навруз-зода**

д.э.н., доц. **Х.О.Рахмонов.** к.э.н, доц. **М.А.Орипов.**

Одобрено и рекомендовано к изданию постановлением Научного совета Социально-экономического факультета Бухарского Государственного университета. (протокол № 4, от 30.11.2011 г.).

ПРЕДИСЛОВИЕ

В условиях модернизации экономики возросла значимость изучения вертикальных и горизонтальных отношений между отраслями экономики. Ведь от степени развития взаимосвязей отраслей экономики зависит результаты проведения экономических реформ и установление рыночных отношений в стране.

Инфраструктура имеет большое значение для функционирования национальной экономики, представляя собой неотъемлемую ее часть. На современном этапе в развитии экономики роль инфраструктуры увеличивается, и продолжается процесс ее совершенствования. Инфраструктура как самостоятельная область национальной экономики играет одну из главных ролей в развитии страны и получения благосостояния народа.

Мировой финансово-экономический кризис вновь привлек внимание политиков и экономистов к проблемам инфраструктуры и ее роли в обеспечении долгосрочного устойчивого экономического роста. Многие страны, в том числе и Узбекистан, приняли программы развития и модернизации инфраструктуры. Предложения, выдвинутые в январе 2011 г. президентом Узбекистана И.Каримовым, в целом отражают достигнутый консенсус между экономистами о том, что инвестиции в инфраструктуру являются одним из наиболее эффективных факторов обеспечения экономического роста. В частности он утвердил «Важнейшим приоритетом реализации экономической программы на 2011 год и на перспективу должно стать комплексное и ускоренное развитие инфраструктуры, транспортного и коммуникационного строительства. Для последовательной реализации этой приоритетной задачи разработана специальная программа на период до 2015 года, которая тесно увязана с реализуемыми программами перспективного развития отраслей экономики и территорий республики¹».

Инфраструктурные инвестиции рассматриваются в качестве важнейшего инструмента создания условий для экономического развития и новых рабочих мест, особенно на фоне избыточных мощностей в обрабатывающей промышленности. Инвестиции в инфраструктуру - это идеальный путь перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост.

Учитывая роль инфраструктуры в экономической развитии будучи специалисты-экономисты должны глубоко изучать научно-теоретические основы науки, чтобы применить эти навыки на практике. Автор убежден, в том что данное учебно -методическое пособие в этом им поможет.

ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

1.1. Определения инфраструктуры экономики

Инфраструктура - это термин, появившийся в экономической литературе в конце 40-х годов 20 века для обозначения комплекса отраслей хозяйства, обслуживающих промышленное и сельскохозяйственное производство (строительство шоссейных дорог, каналов, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, железнодорожный транспорт, связь, водоснабжение и канализация, общее и профессиональное образование, расходы на науку, здравоохранение и тому подобное). Инфраструктура - это комплекс взаимосвязанных обслуживающих структур или объектов, составляющих и/или обеспечивающих основу функционирования системы. Инфраструктура - это совокупность отраслей, предприятий и организаций, входящих в эти отрасли, направленной деятельности, призванных создавать условия для нормального функционирования производства и обращения товаров, а также жизнедеятельности людей. Инфраструктура - это комплекс производственных и непроизводственных отраслей и сфер деятельности, обеспечивающих процесс и условия воспроизводства. Термин "инфраструктура" заимствован из военного лексикона, где он обозначает комплекс тыловых сооружений, обеспечивающих действия вооружённых сил (склады боеприпасов и других военных материалов, аэродромы, ракетные базы, полигоны, площадки для запуска ракет и т. п.). В НАТО создан специальный комитет по инфраструктуре.

В экономической науке инфраструктура делится на две группы: производственную и непроизводственную (социальную). В первую группу включаются отрасли инфраструктуры, непосредственно обслуживающие материальное производство: железные и шоссейные дороги, водоснабжение, канализация и прочее. Во вторую группу включаются отрасли, опосредованно связанные с процессом производства: подготовка кадров, школьное и высшее образование, здравоохранение и т. д.

Характерной чертой инфраструктурных отраслей является их двойственный характер. С одной стороны, без развития этих отраслей невозможно существование промышленности и сельскохозяйственных предприятий, где производятся товары, и создаётся прибавочная цена. В условиях научно-технической революции четко обнаружилась прямая зависимость темпов роста производства и его эффективности от развития отраслей инфраструктуры.

С другой стороны, создание этих отраслей и их функционирование не приносят выгоды тому, кто осуществляет капиталовложения в эти отрасли, но увеличивает дохода промышленных и сельскохозяйственных компаний. Чем выше развитие производительных сил, тем больших капиталовложений требуют отрасли инфраструктуры. Ряд отраслей инфраструктуры стал объектом конкурентной борьбы, например сфера науки, образования, подготовки кадров, отрасли транспорта, обеспечение хозяйства электричеством и т. д., так как от капиталовложений в них зависят рост производства и выигрыш в конкурентной борьбе.

Двойственный характер инфраструктуры превратил проблему её создания из технической в социальную, а развитие государственной экономики сделало возможным переложение всех тягот по финансированию и развитию инфраструктурных отраслей на государственный бюджет, т. е. на плечи народных масс. В современных государствах произошло чёткое размежевание хозяйственных функций: частный капитал владеет предприятиями, где создаётся прибавочная цена, на государство возложены функции финансирования и развития отраслей инфраструктуры, способствующих увеличению доходов частных компаний. Однако

стремление монополистического капитала снять с себя бремя затрат по финансированию мало прибыльных или убыточных отраслей и переложить его на государство способствовало переходу этих отраслей инфраструктуры в собственность государств при сохранении права контроля над ними.

Слово «инфраструктура» образовано от сочетания латинских терминов «infra» - «под, ниже» и «structura» - «расположение», структура. Существует неоднозначное определение инфраструктуры. Во-первых, под ней понимается совокупность системы обслуживания, основная задача которой заключается в обеспечении работы производства и предоставлении различных услуг населению. Во-вторых, под инфраструктурой понимается совокупность единиц, деятельность которых направлена на обеспечение нормального функционирования национальной экономики.

Инфраструктура имеет большое значение для функционирования национальной экономики, представляя собой неотъемлемую ее часть. На современном этапе в развитии экономики роль инфраструктуры увеличивается, и продолжается процесс ее совершенствования.

Инфраструктура как самостоятельная область национальной экономики прошла следующие этапы развития:

- 1) разделение сельского хозяйства и ремесленничества привело к росту городов и специализации труда. Объективно инфраструктура заняла позицию обеспечения нормального товарообмена между городом и селом. Особая ее роль состояла в поддержании условий развития ремесленничества в городских условиях;
- 2) разделение сельского хозяйства, ремесла и торговли привело к формированию специфической области национальной экономики - торговли, в результате чего роль инфраструктуры существенным образом повысилась.

Особенность производственной инфраструктуры заключается в том, что она не производит конкретного продукта, который был бы осязаем, а создает условия для общественного производства, его нормального функционирования и развития.

Она состоит из определенных элементов, сущность которых, характер их взаимодействия между собой зависят от их целей, которые определяются интересами всей национальной экономики, ее потребностями. Цели имеют тенденцию к изменению и обособлению от производственной сферы.

Выделяются следующие основные виды инфраструктуры в национальной экономике:

- 1) производственная инфраструктура;
- 2) социальная инфраструктура;
- 3) рыночная инфраструктура.

Производственная инфраструктура - это совокупность единиц национальной экономики, основной целью функционирования которых является обеспечение нормального функционирования производственного процесса. Например, грузоперевозки, тоннажные судоперевозки и т. д.

Производственная инфраструктура отличается следующими специфическими чертами:

- 1) доход производственной сферы входит в расчет национального дохода;
- 2) производственная инфраструктура преобразует продукт в новую для него качественную форму;
- 3) производственная инфраструктура сегодня имеет значение, равное со всеми остальными отраслями экономики.

Сущность производственной инфраструктуры двойкая. Во-первых, она направлена на обслуживание нормального функционирования процесса материального производства. Во-вторых, обеспечивает нормальную жизнедеятельность самого человека, воспроизводство трудовых ресурсов в национальной экономике.

Социальная инфраструктура - это совокупность единиц национальной экономики, функционирование которых связано с обеспечением нормальной жизнедеятельности населения и человека. Ее роль в современной национальной экономике постоянно повышается, а основная задача заключается в обеспечении жизнедеятельности населения на все более высоком качественном уровне. Влияние социальной инфраструктуры на национальную экономику заключается в том, что она позволяет обеспечить воспроизводство трудовых ресурсов - основного ресурса экономики.

Социальная инфраструктура выполняет следующие функции в национальной экономике:

- 1) обеспечение нормальных условий жизнедеятельности сотрудников хозяйствующих субъектов;
- 2) обеспечение необходимой для производственного процесса производительности труда;
- 3) увеличение трудоспособного возраста;
- 4) формирование подрастающего поколения.

Сегодня значение социальной инфраструктуры постепенно изменяется - она приобретает все большее значение. Смещение направлений экономического роста национальной экономики в сторону повышения качества жизни населения приводит к увеличению объемов инвестиций в эту сферу.

Рыночная инфраструктура - это совокупность единиц национальной экономики, функционирование которых направлено на обеспечение нормальной деятельности рынка и его развитие. Она представлена совокупностью различных организаций и учреждений, обеспечивающих деятельность различных отраслей экономики.

Рыночная инфраструктура состоит из следующих элементов:

- 1) торговых организаций. Эти организации не создают материальный товар, главная их функциональная задача заключается в обеспечении торговли уже созданными благами. С одной стороны, они обеспечивают предприятия производственной сферы - реализуют произведенный ими товар. С другой - обеспечивают потребность населения в товарах. Значение торговых организаций заключается в том, что они не только обеспечивают потребности производства, но и активно на него влияют - определяют объемы производства, выпуск новых видов продукции и т. д.;
- 2) биржевой торговли, имеющей большое значение для нормального функционирования рынка позволяющей повысить эффективность товарно-денежных отношений, создать условия для нормального развития институтов национальной экономики. Биржа - это организованный и регулярно действующий рынок, где осуществляется торговля крупными партиями товаров, валюты и т. д.;
- 3) банковской системы. Это совокупность организаций, обеспечивающих денежное обращение между хозяйствующими субъектами в рыночной экономике. Современную банковскую систему Узбекистана составляют Центральный банк и коммерческие банки;
- 4) небанковских учреждений, организаций, работающих с денежными средствами, но не имеющих статуса банков. К ним относятся страховые компании, пенсионные фонды, инвестиционные фонды, кредитные союзы и т. д.

5) транспортной системы являющейся важнейшей инфраструктурой рынка. Она обеспечивает нормальное товародвижение - его скорость и эффективность. От нее зависит функционирование производственной сферы, доставка ресурсов и готовых товаров.

Производственная, социальная и рыночная инфраструктура являются неотъемлемыми элементами национальной экономики, без которых невозможно нормальное ее функционирование.

Современная инфраструктура Узбекистана отличается своей неразвитостью и низкой инвестиционной привлекательностью. На это положение оказывает влияние низкая покупательная способность населения и перекос национальной экономики в сторону экспорта сырья. В результате чего оказывается гипертрофированно развита инфраструктура, связанная с добычей и экспортом сырья.

1.2. Сущность и функции инфраструктуры рынка

Сущность инфраструктуры рынка. Экономика предполагает создание товаров и их доведение до потребителей. Последнее требует организации сферы обращения товаров. Инфраструктура рынка - это совокупность институтов, обеспечивающих обращение различных товаров. Обслуживание взаимоотношений производителей товаров и их непосредственных потребителей - основное предназначение институтов инфраструктуры.

Представления о развитии рыночной экономики формируются в обществе постепенно: сначала очерчивается содержание данного понятия, затем оценивается ситуация, выясняются возможности ее изменения, со временем выкристаллизовывается понимание инфраструктуры выбранной модели рынка как формы взаимоотношений между хозяйствующими субъектами. Инфраструктура рынка является звеном, связывающим производство и потребление, и поэтому в большой мере влияет на экономику. Это понятие разноплановое, сущность его можно определить как совокупность учреждений, организаций, государственных и коммерческих предприятий, которые обеспечивают нормальное функционирование товарного и иных рынков, взаимодействие и эффективное обслуживание товаропроизводителей и потребителей. Хорошо развитая рыночная инфраструктура позволяет оперативно урегулировать временный дефицит товаров, ибо информационные, сервисные, банковские, страховые и прочие услуги в комплексе способствуют эффективной инвестиционной среде и удовлетворению спроса.

Функции инфраструктуры рынка. Продуктом инфраструктуры является посредническая услуга. Услуга - это особый товар, существующий только в момент его производства. Можно выделить две основные функции инфраструктуры рыночного типа (или рыночной инфраструктуры в широком смысле), обусловленные природой рыночной экономики:

а) обеспечение бесперебойного функционирования хозяйственных взаимосвязей и взаимодействия субъектов рыночной экономики.

б) регулирование движения товарно-денежных потоков.

В качестве субъектов рыночной экономики мы рассматриваем, с одной стороны, владельцев ресурсов и владельцев продуктов, а с другой - коммерческие структуры и государство. Обе классификации субъектов экономики дополняют друг друга и выделяют этих субъектов по разным критериям. Каждая из выделенных функций характеризуется определенными чертами или свойствами.

Обеспечивающая функция по самой своей сути есть функция внутренняя, имманентная инфраструктуре экономики, характеризующая ее сущность и непосредственное предназначение. Такая функция носит пассивный характер. Рыночная инфраструктура, как подсистема всей экономики, как бы предоставляет рыночной экономике условия и возможности для выполнения экономических функций (прежде всего таких, как оптимальная аккумуляция ресурсов и создание из них продуктов хозяйственной деятельности), непосредственно не участвуя в создании продукта. Тем не менее, указанная функция может быть также классифицирована как прямая, поскольку формирование адекватной инфраструктуры является одним из непосредственных и обязательных условий существования и воспроизводства экономической системы, а также ее развития.

Регулирующая функция как бы вырастает из обеспечивающей, является ее продолжением, но ее свойства иные, прямо противоположные. Прежде всего, она носит внешний характер. Несмотря на то, что инфраструктура является подсистемой в экономической системе, эта подсистема существует над процессом взаимодействия хозяйствующих субъектов, без которых они, с одной стороны, не могут взаимодействовать, но которая, с другой стороны, при определенных обстоятельствах способна оказывать весьма существенное влияние на весь процесс воспроизводства. В этом своем качестве данная функция является активной, что особенно заметно в переходных экономических системах. Наконец, по своей природе она является функцией обратного действия, сигнализируя экономике о тех или иных проблемах в сфере непосредственного создания продукта.

Обе функции неразрывно связаны и не могут реализоваться одна без другой. Результатом их взаимодействия является вполне определенный синтетический эффект, который можно определить как оптимизацию движения товарно-денежных потоков. В процессе обеспечения и регулирования движения товарно-денежных потоков инфраструктура способствует достижению соответствия между общественными потребностями в товарах и услугах и способностью процесса производства удовлетворять их в требуемых масштабах. Тем самым обеспечивается сопряженность в реализации обеих функций, достигается пропорциональность в распределении ресурсов, что, в свою очередь, ведет к минимизации издержек, связанных с распределением ресурсов и продуктов. Именно поэтому инфраструктура благодаря своим функциям обеспечивает эффективность экономики, причем в той мере и через те механизмы, которые свойственны только ей. Эту часть эффективности можно назвать скрытой эффективностью, поскольку к ней неприменимы прямо и непосредственно методы сопоставления затрат и результата (например, отрицательные последствия плохих дорог для сбора урожая или недостаточная развитость банковской системы как фактор, тормозящий скорость расчетов, и т. п.).

Институты инфраструктуры рынка занимаются оказанием посреднических услуг в области инвестирования, страхованием различных сторон хозяйственной деятельности, проводят доверительные операции. Инфраструктура также используется при макроэкономическом регулировании: с ее помощью государство осуществляет антиинфляционные мероприятия, политику занятости, противодействует циклическим колебаниям экономики.

1.3. Инфраструктура как фактор экономического роста

Дискуссии об инфраструктуре нередко сосредотачиваются лишь на развитии транспортных систем. Однако для долговременного экономического роста сегодня требуются крупные инфраструктурные

инвестиции в самые разные отрасли как производственной, так и социальной сферы. Китай начиная с 2000-х годов инвестирует в инфраструктуру 8-10% ВВП, Индия -4-6%, Россия - 1-2, Узбекистан - 10-12 %.

Финансово-экономический кризис вновь привлек внимание политиков и экономистов к проблемам инфраструктуры и ее роли в обеспечении долгосрочного устойчивого экономического роста. Многие страны, в том числе США, Китай и Узбекистан, приняли антикризисные программы развития и модернизации инфраструктуры. Предложения, выдвинутые в декабре 2009 г. президентом США Б. Обамой, в целом отражают достигнутый консенсус между экономистами о том, что инвестиции в инфраструктуру являются одним из наиболее эффективных факторов обеспечения экономического роста.

Инфраструктурные инвестиции рассматриваются в качестве важнейшего инструмента создания условий для экономического развития и новых рабочих мест, особенно на фоне избыточных мощностей в обрабатывающей промышленности. Инвестиции в инфраструктуру - это идеальный путь перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост. Согласно широко признанным расчетам Марка Занди -главного экономиста компании Moody's Economy, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере 1,59 долл. Кроме того, бизнес в целом выигрывает вследствие сокращения издержек - транспортных, коммуникационных, энерго- и водоснабжения.

К сожалению, общественные дискуссии об инфраструктуре за рубежом нередко сосредотачиваются только вокруг инвестиций в развитие пассажирского транспорта. Однако для обеспечения долговременного экономического роста необходим поиск оптимального сочетания инфраструктурных инвестиций в различные отрасли, включая производственную и социальную сферы.

Неспособность государства модернизировать железнодорожную и автодорожную сеть, внутренние транспортные пути и др. в значительной степени снижает эффективность национальной экономики. По некоторым расчетам, даже в США прямые и косвенные потери экономики вследствие роста логистических издержек возросли с 8,6% ВВП в 2003 г. до 10% в 2008 г. В Узбекистане они значительно выше. В то же время развивающиеся страны Азии, прежде всего Китай и Индия, в тоже время Узбекистан, вкладывают огромные средства в развитие первоклассной транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

Для того чтобы не отстать, Узбекистану необходимо инвестировать значительные капиталы практически во все сектора инфраструктуры, начиная от универсальных высокоскоростных широкополосных систем связи до транспортных и энергетических систем.

Прежде всего следует определиться с характеристиками и определениями самой инфраструктуры, поскольку в экономической литературе здесь до сих пор существует большая путаница.

Довольно долго инфраструктурные расходы рассматривались в качестве потребительских расходов частного или государственного сектора и лишь сравнительно недавно перешли в категорию капитальных вложений. Инфраструктура распадается на две большие категории: экономическую (производственную) и социальную. Экономическая включает в себя транспорт, связь, энерго- и водоснабжение. Социальная - объекты образования и здравоохранения; некоторые эксперты добавляют в нее также объекты культуры и рекреации. Это деление достаточно условно, поскольку отдельные элементы инфраструктуры несут в себе как экономические, так и социальные черты. Например, образовательные учреждения, обычно относимые к социальной инфраструктуре, играют важную роль в генерировании человеческого капитала, который, несомненно, является важнейшим экономическим фактором роста.

Существуют два главных подхода к измерению инфраструктуры: физический (или натуральный) и финансовый (стоимостной). Финансовые показатели измеряют аккумулированные инвестиции или накопленный капитал в конкретных отраслях инфраструктуры (например, стоимость дорог, школьных зданий или энергосетей). Натуральные показатели измеряют широкий спектр характеристик: длину дорог с твердым покрытием, число классных комнат в школах или количество контейнеров, обработанных одним портом. Поскольку единый натуральный индекс, охватывающий различные виды инфраструктуры, построить практически невозможно, на практике натуральные показатели используются при исследовании отдельных сегментов инфраструктуры.

Влияние инфраструктуры на долговременный экономический рост может осуществляться по пяти направлениям: в качестве прямого фактора производства, в качестве взаимозаменяемого элемента других факторов производства, в качестве стимула аккумуляции факторов производства, в качестве стимула совокупного спроса и, наконец, в качестве инструмента промышленной политики.

В качестве фактора производства инфраструктура рассматривается как прямой вклад в производственный процесс. Практика показывает, что увеличение накопленного инфраструктурного капитала способствует росту ВВП. Конкретным примером может служить энергетическая инфраструктура. Потребление электроэнергии необходимо как в производстве товаров, так и в сфере услуг; ненадежное энергоснабжение делает эти процессы либо слишком затратными, либо полностью невозможными.

Инфраструктура как дополнение к другим факторам производства может проявляться в двух формах. С одной стороны, модернизация инфраструктуры способна снижать издержки производства. Неадекватное состояние инфраструктуры ложится тяжелым бременем на издержки компаний, которые вынуждены закладывать отсутствие инфраструктуры в стоимость своей продукции или даже строить необходимую им инфраструктуру за свой счет. Неадекватная транспортная инфраструктура, например, значительно повышает издержки транспортных компаний, вынужденных искать альтернативные пути доставки товаров. По данным И. Левитина, экономические потери России только от плохих дорог составляют 6% ВВП.

С другой стороны, хорошее состояние инфраструктуры повышает производительность других факторов производства, включая капитал, рабочую силу и совокупную факторную производительность. Производительность капитала и таких его элементов, как машины и электронное оборудование, резко возрастает при надежном снабжении энергией, а производительность труда становится гораздо выше, если инфраструктура здравоохранения и образования продуцирует высокообразованную и здоровую рабочую силу. Совокупное действие факторов, подкрепленное эффективной инфраструктурой, расширяет диапазон прибыльных инвестиционных возможностей и стимулирует приток инвестиций.

Бывает, что неадекватная инфраструктура делает практически невозможными некоторые производственные процессы. Международная торговля, например, в значительной степени зависит от плотности транспортной и коммуникационной инфраструктуры. Инфраструктура лежит в основе процесса промышленной агломерации, при котором новые отрасли концентрируются вокруг уже сложившихся индустриальных кластеров. Так, по всей видимости, формирование железнодорожного кластера вокруг Кагана было бы невозможно при отсутствии близлежащего железнодорожного узла, достаточно густой дорожной сети и надежного энергоснабжения.

Инфраструктура стимулирует аккумуляцию других факторов производства. Например, накопление человеческого капитала есть функция таких факторов, как школьные здания, квалификация персонала, наличие подъездных путей к школе и т.п. Таким образом, косвенное воздействие инфраструктуры на

экономический рост состоит либо в стимулировании накопления других факторов производства, либо в повышении их производительности.

Инфраструктура может выступать важным фактором формирования совокупного спроса. Крупные инфраструктурные проекты обычно сопровождаются массивными инвестициями в строительство, а позже в ремонт и реконструкцию сооружений, вызывая спрос на продукцию смежных отраслей (металлургии, производства строительных материалов и конструкций, химической и деревообрабатывающей промышленности, сферы услуг). Государство часто использует крупные инфраструктурные проекты в антициклической политике или для достижения определенных задач экономического роста.

Инфраструктурные инвестиции могут выступать в качестве инструмента экономической политики. Инвестируя в определенные инфраструктурные проекты, государство побуждает принять в этом процессе участие и представителей частного капитала. Так, строительство дороги в сельской местности может стимулировать процесс интеграции этой местности в региональную экономическую среду, привлечь инвестиции частного сектора и ускорить экономический рост региона в целом.

Со своей стороны, экономический рост также может воздействовать на принятие инфраструктурных инвестиционных решений, генерировать спрос на увеличение инфраструктурной сети. Совершенствование инфраструктуры бывает необходимо для транспортировки произведенной дополнительной продукции, поддержания связи с потенциальными потребителями такой продукции, повышения квалификации персонала для производства этой продукции в будущем. Например, неожиданно высокие урожаи зерна в России в 2000-2007 гг. побудили государство и частные компании организовать его масштабный экспорт, что натолкнулось на отсутствие адекватных перевалочных и портовых мощностей на черноморском побережье и стимулировало интенсивное строительство в этой сфере.

На основании анализа взаимосвязи между инфраструктурой и экономическим ростом можно выделить пять аспектов, касающихся государственной политики в отношении инфраструктуры: соотношение государственного и частного секторов, проблема финансирования, правильный выбор местоположения новых инфраструктурных объектов, приоритетность в развитии тех или иных секторов инфраструктуры, соотношение нового строительства и реконструкции.

Инфраструктурные инвестиции исторически рассматривались как сфера деятельности государства, главным образом в связи с необходимостью значительных капиталовложений. Однако с конца 1970-х годов все больше внимания стало уделяться повышению роли в этом процессе частного сектора.

Дискуссии относительно роли частного сектора в инфраструктуре достаточно широко представлены в современной экономической литературе. Мнение специалистов отчетливо склоняется к приоритету инвестиций частного сектора над государственными, за исключением случаев «национальной монополии», то есть отраслей, в которых инвестиции могут приносить прибыль лишь тогда, когда весь рынок контролирует одна компания. Примером может служить Национальная холдинговая компания - Узбекнефтегаз. Существование двух и более компаний, занимающихся строительством и ремонтом отдельных сетей, из-за исключительно высоких издержек становится нерентабельным.

Не существует одной универсальной эффективной системы регулирования структуры собственности для инфраструктурных проектов и инвестиций. Поскольку общественное мнение склоняется к преимущественной роли частного сектора, необходимы государственные организационные структуры, занимающиеся регулированием участия частного капитала в инфраструктурных инвестициях, а также соответствующая политическая воля, способная реализовать такое регулирование на практике. Это нужно прежде всего для обеспечения конкурентного давления на приватизированные инфраструктурные объекты, чтобы не происходила простая замена государственной монополии на частную.

Независимо от того, частный или государственный сектор осуществляет инфраструктурные инвестиции, одним из ключевых факторов становятся источники их финансирования, которые могут оказывать решающее (в том числе негативное) воздействие на макроэкономические показатели развития. Например, займы из зарубежных источников под высокие проценты в иностранной валюте способны существенно снижать рентабельность проектов. С другой стороны, внутренние инфраструктурные займы могут осложнить для частных компаний финансирование других проектов и вызывать общее сокращение инвестиций частного сектора. Поэтому в каждом конкретном случае необходим тщательный анализ возможных сценариев финансирования инфраструктурных проектов с целью минимизации возможного ущерба для экономики в целом.

Группа исследователей сравнительно недавно попыталась выяснить, какие объемы инвестиций нужны для реализации определенных инфраструктурных потребностей. Моделируя взаимосвязь между инфраструктурными инвестициями и ВВП на примере 52 стран мира за период с 1980 по 2002 г., авторы установили, что для поддержания темпов роста ВВП на уровне 3,6% в год требуется вкладывать в системы электроснабжения и телекоммуникационную инфраструктуру 0,2 и 0,7% от ВВП соответственно. А для достижения ежегодных темпов роста экономики в 6% понадобится удвоение этих показателей. Расчеты не учитывали качественного уровня существующей инфраструктуры, поэтому реальные объемы необходимых инвестиций могут оказаться существенно выше.

Не все сегменты инфраструктуры одинаково влияют на экономический рост. По мнению большинства экспертов, наибольшее воздействие оказывает дорожная сеть. Однако в одном из исследований, рассматривающем не только производственную, но и социальную инфраструктуру, утверждается, что образовательная инфраструктура оказывает на экономический рост еще более сильное влияние.

Тот или иной вид инфраструктуры может оказаться в определенный период времени особенно важным. В этой связи большое значение имеет оптимальное сочетание различных видов инфраструктуры на разных этапах экономического развития. Например, интеграция какого либо сельского региона или местности в национальную дорожную сеть без соответствующей энергетической или телекоммуникационной инфраструктуры может иметь очень слабый экономический эффект.

Наконец, принципиальное значение имеет соотношение между новым инфраструктурным строительством и ремонтом существующей сети. К сожалению, методики оценки качественного состояния инфраструктуры и технологии «амортизации качества» практически отсутствуют.

Планируемые объемы инвестиций в инфраструктуру за рубежом громадны (рис. 1). По данным американских экспертов, на эти цели за десять лет страны Евросоюза собираются выделить более 300 млрд. долл., Китай - около 200 млрд. долл., США и Канада - 180 млрд. долл. Страны бывшего СССР, включая Узбекистан, находятся на уровне стран Среднего Востока (56 млрд. долл.).

Китай старается обогнать весь остальной мир, инвестируя сотни миллиардов долларов в новые дороги, дамбы, скоростные железнодорожные магистрали², портовые сооружения и аэропорты. Государство уже направило большую часть своих стимуляционных 600 млрд. долл. в крупномасштабные инфраструктурные проекты, прежде всего в высокоскоростные железнодорожные магистрали, связывающие крупнейшие города страны. К 2020 г. планируется построить 16 тыс. км совершенно новых скоростных железных дорог, в это будет вложено 300 млрд. долл. Около 100 тыс. человек уже трудятся на строительстве линии Шанхай - Пекин, которая обещает быть крупнейшей, наиболее скоростной и технологически самой передовой в мире. Продолжается в Китае и строительство сети скоростных автодорог - еще более разветвленной, чем в США. В быстрорастущих урбанизированных ареалах намечается интенсивное строительство новых линий метрополитена и легкого метро, создание линий скоростного автобуса, связывающих жилые кварталы с промышленными и коммерческими центрами этих ареалов.

Под скоростными железными дорогами понимаются линии или части линий, на которых развивается скорость свыше 250 км в час. -
Примеч. автора.

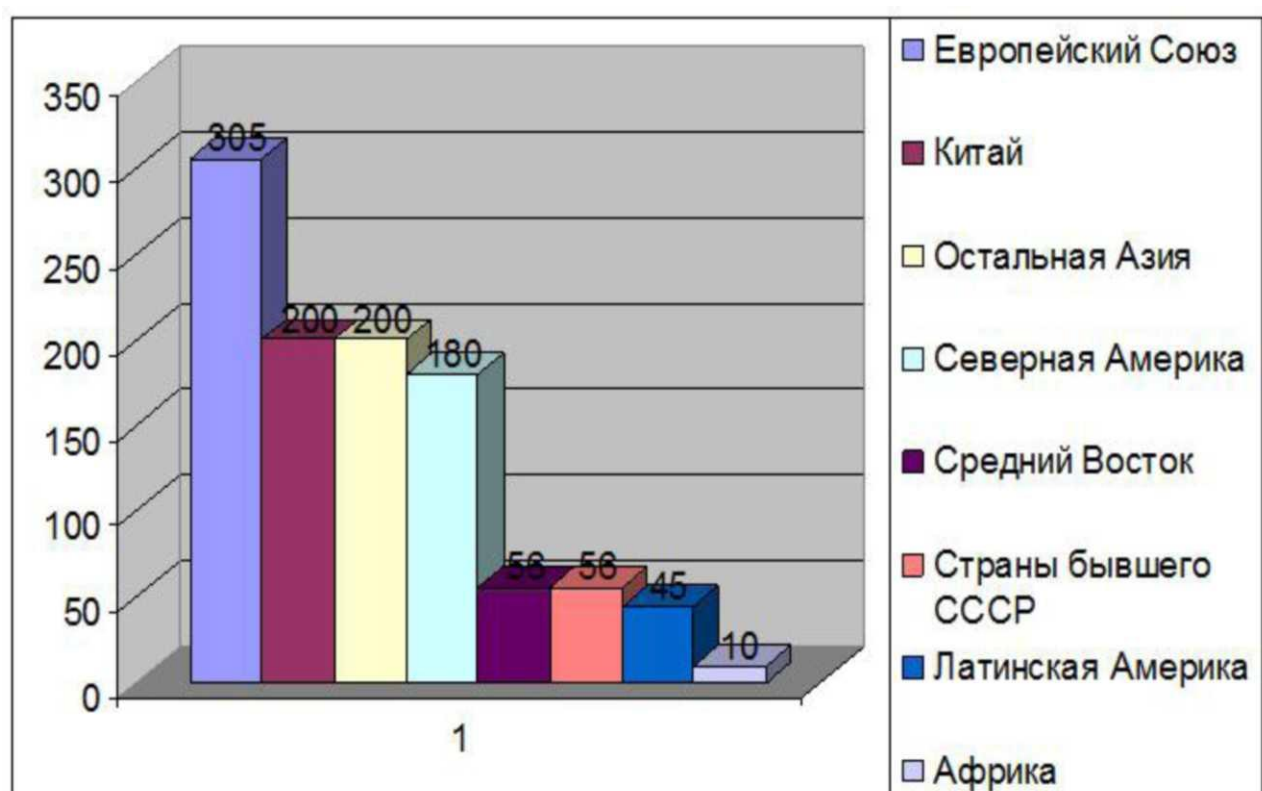


Рис. 1.1. Планируемые среднегодовые объемы инвестиций в инфраструктуру в 2010-2020 гг., млрд. долл .

В Индии планируется построить 7 тыс. км новых автодорог. В Бразилии государство в течение следующих 25 лет планирует вложить 800 млрд. долл. в модернизацию энергетической инфраструктуры. В Мексике принят шестилетний Национальный инфраструктурный план, согласно которому 270 млрд. долл. будет направлено на строительство и модернизацию 20 тыс. км автодорог, 1500 км новых железнодорожных линий, расширение портовых мощностей, систем канализации и водоснабжения. Франция в рамках своей железнодорожной стратегии собирается вложить 25 млрд. долл. в дальнейшее развитие высокоскоростных железных дорог, построив к 2020 г. еще 4 тыс. км новых путей и удвоив таким образом существующую сеть⁴. Однако более всего скоростных железнодорожных линий - 13 тыс. км - планируется построить в Китае (рис. 2).

Только в 2009 г. Китай вложил 8 млрд. долл. в строительство скоростных железнодорожных магистралей, а к

2012 г. в стране будет действовать 42 высокоскоростные линии. Второе место с большим отставанием от Китая занимает Испания. Испанская скоростная система дорог AVE уже связала Мадрид и Малагу. Теперь расстояние, которое преодолевалось за 24 часа, можно проехать всего за 2,5 часа. Остальные страны по этому показателю далеко отстают. Россия с ее 700 км новых дорог находится между Бразилией и Индией.

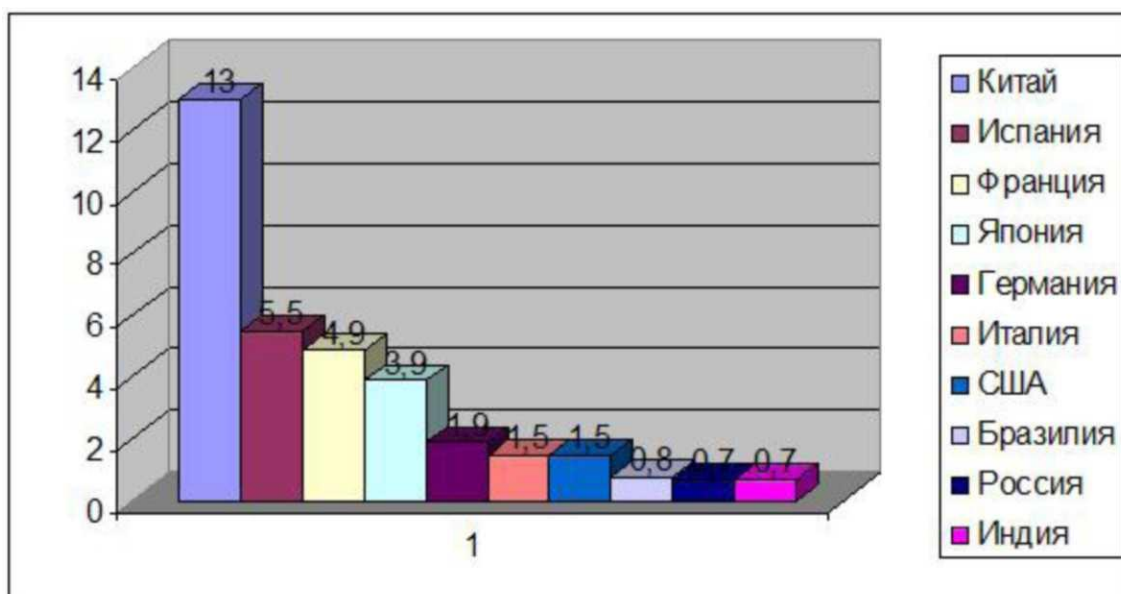


Рис 1.2. Планируемые объемы строительства скоростных железных дорог на период до 2025 г., тыс. км⁵.

По оценкам Asian Investor, одни только железные дороги Узбекистана требуют 50 млрд. долл. инвестиций для обновления и стройки транспортных систем. Еще 100 млрд. долларов необходимо для модернизации автодорожной инфраструктуры.

Усилия по модернизации инфраструктуры не без оснований рассматриваются многими странами как платформа для инноваций. Кроме того, каждый миллиард долларов, инвестируемый в инфраструктуру, создает напрямую 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных с инфраструктурой отраслях.

Каждая страна, разрабатывающая стратегию развития и модернизации инфраструктуры, сталкивается с четырьмя главными проблемами: выбор приоритетов, оценка финансовых возможностей, выбор оптимальной модели развития и отношение к инфраструктуре как общественному или частному благу.

Как правило, инфраструктурными сетями стараются связать производящие и потребляющие регионы (включая экспортные рынки). Приоритет отдается тем отраслям инфраструктуры, которые соответствуют этой задаче. В качестве примера можно привести разработанный 10 лет назад в Бразилии «Экспортный коридор», связывающий сельскохозяйственные и горнорудные регионы страны.

Еще одна проблема - оценка финансовых возможностей. Обычно правительство задает себе вопрос: «Что мы можем сделать с имеющимися финансовыми ресурсами?» Однако это неверная постановка вопроса. Гораздо более продуктивно спросить, какие инфраструктурные потребности существуют в стране и что может быть сделано в течение определенного периода времени, отталкиваясь от имеющихся финансовых средств. Сейчас модной темой стало государственно-частное партнерство. Однако практика показывает, что этот инструмент финансирования инфраструктуры имеет весьма ограниченное хождение. В Великобритании, например, с его помощью сооружается лишь 10% всех инфраструктурных объектов. Другой его слабой стороной является сильная зависимость от внешних финансовых источников. Для Узбекистана очевидна необходимость концентрации на создании эффективного внутреннего финансового рынка.

Разные страны движутся к такой модели разными путями. В Испании, например, начиная с 1996 г. пошел процесс создания мощных инжиниринговых и строительных компаний -национальных чемпионов,

которые выступают надежными партнерами как иностранных, так и испанских кредитных институтов. Их норма прибыли в среднем составляет 12%, в то время как у аналогичных американских компаний - 7%.

В отличие от Испании, Бразилия сконцентрировалась на усилении роли государственного сектора, активизации местных органов власти и участии их в капитале инфраструктурных проектов. В 2006-2009 гг. инвестиции Бразильского банка развития в проекты инфраструктуры выросли более чем в три раза - с 8 до 25 млрд. долл.

Важным является также вопрос, кто выигрывает от инвестиций в инфраструктуру. Поскольку инфраструктура остается общественным товаром, то, независимо от формы контроля над ее элементами и частным или государственным характером инвестиций, инфраструктурные проекты должны, по мнению американских экспертов, прежде всего максимально удовлетворять общественные потребности. Это происходит только тогда, когда существует сильный государственный надзор над проектированием, финансированием, строительством, функционированием и ремонтом инфраструктурных объектов.

Инфраструктура является наиболее важным долгосрочным объектом инвестирования любой страны. Отбор и осуществление таких инвестиций определяет эффективность бизнеса и качество жизни населения на 20-30 лет вперед.

Необходим переход от модели опоры на исключительно частные иностранные инвестиции к сбалансированной смешанной модели государственных надзора и организации, с участием частного сектора в проектировании, строительстве инфраструктурных объектов и, возможно, управлении ими. Это означает более активное участие в процессе Внешэкономбанка, Европейского банка реконструкции и развития, Европейского инвестиционного банка, агентств экспортных кредитов по финансированию закупок оборудования и услуг. Такая модель прежде всего опирается на внутренние источники финансирования (частный бизнес, пенсионные фонды, банки развития), национальные и местные инжиниринговые и строительные компании, в которой иностранные участники играют существенную, но не ведущую роль.

1.4. Развитие концепции инфраструктуры

Развитие концепции инфраструктуры происходило по следующим основным направлениям.

1. Выделение глобального, национального, регионального и локального (фирменного) уровней — мега, макро, мезо, микро инфраструктуры. Еще в 80-х гг. предлагалось разделить ультраструктуру (НИОКР, управление, подготовка кадров) и инфраструктуру (энергетика, транспорт, связь), первая из которых находится над, а вторая — под собственно производством. В учебнике «Экономикс» в инфраструктуре выделяется макроуровень, обеспечиваемый государством, и микроуровень, где действуют также частные фирмы. Ф. Котлер также выделяет микроуровень - инфраструктуру компании, включающий управление, планирование, финансирование, учет, юридическое обеспечение, отношения с властью и общественностью.

2. Расширение представления об инфраструктуре как всеобщего условия производства не только материальных продуктов, но и многообразных, в т.ч. социальных услуг. А. Смити Д. Рикардо, а впоследствии и другие экономисты рассматривали производство исключительно как создание предметных материальных благ, отделяя от него сферу услуг и непроемственную сферу. Под производственной инфраструктурой как продолжением материального производства в сфере обращения при этом понимались всеобщие условия лишь материального производства — промышленности, сельского хозяйства, строительства. Сюда относился только грузовой транспорт, производственные коммуникации и энергетика, не

включалась социальная, жилищно-коммунальная, научная и другая инфраструктура.

В постиндустриальной экономике это разделение не имеет смысла, поскольку наука, образование, здравоохранение, культура выступают равноправными и даже доминирующими агентами производства, а услуга рассматривается как невещественный товар. В современной системе национальных счетов материальные продукты и услуги суммируются как равноправные результаты труда. Тот же подход используется при анализе обслуживающей их инфраструктуры.

3. Инфраструктура в современных условиях может рассматриваться как особый общественно-рыночный институт. Инфраструктура играет ключевую роль в формировании единого экономического пространства со свободным перемещением товаров, трудовых, материальных и финансовых ресурсов на основе правопорядка, установленного и поддерживаемого государством. Поэтому А.Смит и его последователи отводили государству особую роль в развитии и регулировании инфраструктуры.

В XIX-XX вв. предметом интенсивных исследований стала рыночная инфраструктура. Она была в основном представлена финансовыми посредниками - банками, биржами, инвестиционными, пенсионными, страховыми, хеджевыми фондами. В ее состав входили также различные компании: аудиторские, консалтинговые, юридические и рейтинговые в основном негосударственные (за исключением центральных банков). Согласно классической экономической теории, они должны были быть частными. В США эмиссией доллара занимаются Казначейство и частные банки, входящие в 12 округов Федеральной резервной системы (ФРС). В условиях глобального финансового кризиса (начиная с 2008 г.) банковские системы развитых и развивающихся стран были вынуждены не только снизить ставки кредита, но и национализировать ряд системообразующих банков.

Однако для противопоставления государственной и рыночной инфраструктуры нет оснований. Интернет ведущий элемент глобальной инфраструктуры не является ни государственной, ни частной собственностью. Современной и основной формой организации инфраструктуры становится общественно частное партнерство (Private Public Partnership -PPP). Глобальная финансовая, энергетическая и транспортная инфраструктура, как показал кризис, также нуждается в регулировании, которое нельзя считать ни чисто рыночным, ни государственным.

Электронная революция, преобразившая комплекс финансовых услуг, потребовала адаптации этого комплекса к условиям глобализации, усиления национального и международного регулирования финансовых услуг на основе обязательного раскрытия информации о консолидированном балансе материнской компании и аффилированных структурах, составе собственников и реальной эффективности бизнеса (information sharing). Только так можно избежать опасных для всей глобальной экономики злоупотреблений.

По концепции М.Вебера, которая до сих пор разделяется многими экономистами, государство в противовес рынку представляет собой организацию, которая продолжительное время удерживает монополию на легитимное насилие, юстицию и сбор налогов на определенной территории. Это позволяет ему регулировать хозяйственную жизнь, обеспечивая внешнюю безопасность, охрану общественного порядка, издавая законы и хозяйственные регламенты, контролируя их выполнение, собирая налоги и эмитируя

единственное средство платежа. Для этого государство создает собственную инфраструктуру. Частные хозяйственные субъекты не имеют права выполнять эти функции.

В постиндустриальной экономике это противопоставление исчезает. С одной стороны, транснациональные корпорации (ТНК) по своей политико-экономической мощи превосходят многие государства, создают свои охранные структуры, систему корпоративных регламентов и трансфертных цен, многие виды инфраструктуры, эмитируют ценные бумаги, которые становятся средством платежа.

По данным ЮНКТАД, на долю ТНК приходится более половины мировой торговли и основная часть продаж в таких ведущих отраслях как компьютерная, автомобильная, авиационная, ракетно-космическая, металлургическая, нефтегазовая и т.д. По данным ЕБРР, в мире действует более 40 тыс. ТНК, имеющих более 250 тыс. дочерних компаний и отделений. В них занято более 75 млн. сотрудников (10% общего числа занятых вне аграрного сектора) и производится свыше 1/4 мирового ВВП. При этом более 40% активов 100 крупнейших ТНК находится вне страны расположения материнской компании, они владеют 1/5 мировых зарубежных активов.

За последние 30 лет число ТНК выросло в 5 раз, а их доля в мировом ВВП — с 17 до 30%. 500 крупнейших ТНК контролируют 80% рынка электроники и химических продуктов, 95% — фармацевтики, 75% — машиностроения. Особенно велика эта доля в высокотехнологичных отраслях. По данным International Data Group, две ТНК — IBM и Майкрософт, конкурируя друг с другом, получают 90% доходов мирового рынка программного обеспечения. ТНК вкладывают за рубежом 2/3 своих капитальных затрат. У американской IBM эта доля превышает 50%, у Royal Dutch/Shell, Phillips, Exxon Mobil — 80%.

В список 10-и крупнейших корпораций мира в 2010 г. Fortune-2010 подключил следующие: 1. Exxon Mobil (США) 2. Industrial and Commercial Banc (Китай) 3. Microsoft (США) 4. Petrochina (Китай) 5. Wall Mart Stores (США) 6. BHP Billiton (Великобритания, Австралия) 7. HSBG (Великобритания) 8. China Construction Banc (Китай) 9. Google (США) 10. China Mobil (Китай). Все они обладают собственной коммуникационной, энергетической, транспортно-логистической, инновационной, финансовой, социальной и др. инфраструктурой.

Наряду с ТНК, основанными на имущественных отношениях, в условиях глобализации развиваются предпринимательские сети — организационные системы с коалиционным взаимодействием участников, организационные системы нового типа, позволяющие реорганизовать всю инфраструктуру на базе межфирменного взаимодействия, не требующего слияний, поглощений и других форм концентрации капитала. По мнению зарубежных экономистов, они создают безграничные по масштабам взаимодействия глобальные инфраструктурные системы, имеющие особое значение для развития инновационного процесса и маркетинговой инфраструктуры.

Главной особенностью современных крупных компаний является их превращение из микроэкономической в мезоэкономическую структуру, выполняющую функции среднего звена управления. Главной тенденцией развития крупного бизнеса в современной экономике является его консолидация в мировом масштабе на основе использования глобальной инфраструктуры. Это относится не только к тяжелой индустрии, но и к производству потребительских товаров. Так, более 3/4 мирового рынка детского питания принадлежит 11 корпорациям, среди которых первые три контролируют 53,5%.

1.5. Элементы инфраструктуры. Понятие и функции

Экономика должна располагать соответствующей инфраструктурой, от процесса ее функционирования и развития зависит создание конкурентной экономической среды и активизация предпринимательской деятельности. Таким образом, одной из особенностей современного этапа развития страны является повышение роли и совершенствование инфраструктуры.

Рассмотрим понятие "инфраструктуры". В период плановой экономики сложилась диспропорция между развитием базисных отраслей и инфраструктурой из-за занижения роли инфраструктуры, недостаточных капиталовложений вследствие понимания ее как вторичного элемента по отношению к основному производству.

При становлении любого типа экономики главенствующую роль выделяют производству, которое является основой для развития общества, поэтому первоначальным определяется рассмотрение именно производственной инфраструктуры.

В начале своего развития до наступления машинного способа производства, инфраструктура не выделялась в особенную функцию. В общей неразвитости производства удельный вес инфраструктуры был незначителен. В основе развития инфраструктуры лежит введение машинного способа производства, который вызывает разделение деятельности по производству продуктов на отдельные обособленные виды труда, т.е. происходит общественное разделение труда, в связи с чем, происходит развитие инфраструктуры из-за увеличения потребностей отдельных видов труда.

Таким образом, производственная инфраструктура приобретает новое качество, заключающееся в том, что она превратилась в развивающиеся отрасли и виды деятельности. Такими отраслями являются отрасли транспорта и связи. Функцией транспортной отрасли является осуществление процесса перевозки товаров, готовых к потреблению и необходимых для процесса производства. В самостоятельную отрасль выделилась также и отрасль по передаче сообщений, т.е. связь.

Процесс формирования инфраструктуры в качестве относительно самостоятельной сферы общественного производства прошел ряд этапов, определяемых крупными вехами в общественном разделении труда. Так, отдельные ремесла от земледелия, или второе крупное общественное разделение труда, вызвав появление городов, объективно способствовало усилению продуктообмена между городом и деревней, что вело к развитию объектов инфраструктуры. Третье крупное разделение труда в обществе - отделение торговли от земледелия и промышленности - привело к дальнейшему росту продуктообмена за счет вовлечения в хозяйственный оборот новых территорий, что в свою очередь, с необходимостью потребовало расширения инфраструктурной сферы.

Инфраструктура национальной экономики.

Национальной экономике как системе присущ ряд и общесистемных, и особенных свойств. Национальная экономика является многомерной системой, включённой в всемирную экономику, каждый компонент которой является тоже системой. Специфические свойства национальной экономики, которые отсутствуют у ее отдельных компонентов, и характерные системе в целом:

-один и тот же экономический субъект может одновременно принимать участие в различных процессах самоорганизации экономики, может быть элементом самоорганизующейся системы и окружающей среды одновременно;

-самоорганизация национальной экономики возникает из кооперации не только экономических субъектов низшего уровня друг с другом, но и с экономическими институтами, а также кооперации институтов между собой; -структура национальной экономики нередко скрыта за отношениями административной

подчиненности; -национальная экономика является динамической системой; -национальная экономика - стохастическая система, не поддающаяся точному и детальному прогнозу; -национальная экономика может быть как открытой, так и закрытой системой.

Условиями успеха национальной экономической политики являются, формирование рыночных структур инфраструктуры. Какие же элементы включает категория «инфраструктура»? Разные ученые выделяют различные элементы, это и маркетинговые службы, компьютерные фирмы, аудиторские и бухгалтерские фирм, кредитно-финансовые службы. Но в первую очередь - это кредитная система государства; банковская система; страховая система; биржи; рекламные агентства; торговые предприятия.

Кредитная система государства. Необходимость кредитных отношений в рыночной экономике общеизвестна. С одной стороны, у отдельных фирм, частных лиц и прочих участников рыночных отношений возникает временно свободные денежные средства: излишки денежных средств в виде амортизационных отчислений, временно свободные средства в связи с несовпадением времени реализации товаров и услуг и времени приобретения новых политических партий сырья, материалов и т.п., а также в связи с сезонным производством; средства, накопленные, но не использованные для расширения производства, выплаты заработной платы, денежные доходы и сбережения населения. С другой стороны, у участников рыночных отношений возникает потребность в дополнительных средствах, сверх тех, которые они имеют на данный момент.

Возникает противоречие, вполне разрешимое с помощью особой инфраструктуры рыночного хозяйства - кредитной системы. Кредитная система - это совокупность кредитно-финансовых учреждений, создающих, аккумулирующих и предоставляющих денежные средства на условиях срочности, платности и возвратности. Кредитная система государства складывается из банковской системы и совокупности так называемых небанковских банков, то есть не банковских кредитно-финансовых институтов, способных аккумулировать временные свободные средства и размещать их с помощью займа.

В мировой практике небанковские кредитно-финансовые институты представлены инвестиционными, финансовыми и страховыми компаниями, пенсионными фондами, сберегательными кассами, ломбардами и с кредитной кооперацией. Эти учреждения, формально не являясь банками, выполняют многие банковские операции и конкурируют с банками. Однако, несмотря на постепенное стирание различий между банками и небанковскими кредитно-финансовыми институтами, ядром кредитной инфраструктуры остается банковская система. Вся совокупность банков в национальной экономике образуют банковскую систему страны. В настоящее время практически во всех странах с развитой рыночной экономикой банковская система имеет два уровня.

Первый уровень банковской системы образует народный банк (или совокупность банковских учреждений, выполняющих функции народного банка, например федеральная резервная система США). За ним законодательно закрепляются монополиста на дополнительным выпуском национальных банкнот и ряд особых функций в области денежно-кредитной политики. Второй уровень в двухуровневой банковской системы занимают частные банки (частные и государственные).

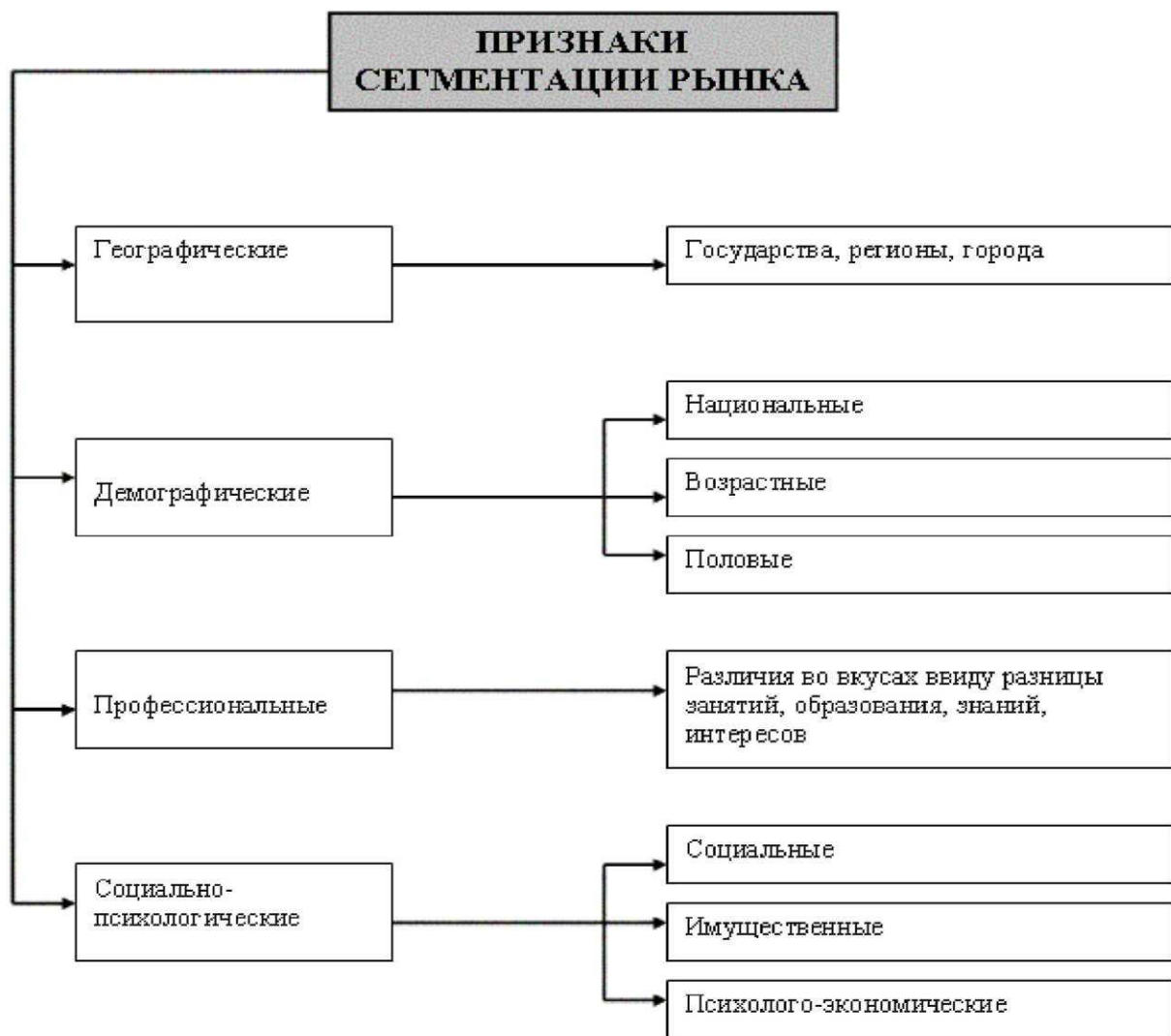


Рис. 1.3. Признаки сегментации рынка

Организация банковской системы. Рыночной экономике необходима инфраструктура - система взаимосвязанных специализированных организаций, обслуживающих поток товаров, услуг, денег, ценных бумаг и рабочей силы. Например, на товарном рынке действуют товарные биржи, предприятия оптовой и розничной торговли, фирмы, занимающиеся посреднической деятельностью и т.п.

Ранее отмечалось, что рыночная система нуждается в развитой системе аккумуляции сбережений, ядром которой являются фондовые биржи и банки. В рыночной экономике возможна ситуация, когда одни участники конференции, например предприниматели не располагают необходимым количеством капитала для расширения производства, развертывания предложения товаров до уровня их спроса.

В то же время другие сталкиваются с проблемой прибыльного размещения сбережений, например в виде излишков денежных средств. Для разрешения указанного противоречия, превращения сбережений в инвестиции рыночной системе необходима соответствующая инфраструктура - кредитная система, которую образуют банки, страховые компании, фонды профсоюзов и иных организаций, обладающих правами коммерческой деятельности. Существует множество вариантов прибыльного использования этих средств, когда, допустим, профсоюзные фонды инвестируются в акции, передаются займы частным банкам и т.п. В современной экономике не один узбекский сум или доллар не должен простаивать надолго выпадать из обращения.

Ядро кредитной инфраструктуры составляет банковская система. Практика доказала, что наиболее эффективным является ее двухъярусная строение: первый ярус - центральный (государственный) банк, второй - коммерческие, ипотечные (займ под обеспечение долга недвижимого имущества), инновационные (кредитование нововведения).

Страховая деятельность. Крупнейшим поставщиком сбережений являются страховые компании. Основным источником их инвестиционного капитала служат комиссионные за страхование всей жизни или на какой-либо срок, страхование индивидуальное и групповое, медицинское и пенсионное и т.д. Страховые компании охраняют доверенные им фонды держателей страховых полисов. Чтобы обеспечить безопасность

доверенных фондов, они должны быть осторожными в своей инвестиционной деятельности. Наибольший интерес страховые компании проявляют к высокодоходным долгосрочным ценным бумагам, так как люди страхуются на годы вперед или на всю жизнь.

В последнее время повысилась роль пенсионных фондов, как источников инвестиционного капитала. Пенсионные фонды формируются за счет взносов предпринимателей для выплаты пенсий рабочим и служащим. Поскольку профит на инвестиции пенсионных фондов не облагается налогом, то пенсионные фонды используются для приобретения высокодоходных государственных и других ценных бумаг. Инвестиции пенсионных фондов в большей степени долговременные, так как сами фонды накапливаются годами, до выхода людей на пенсию.

Важнейшим поставщиком инвестиционного капитала являются инвестиционные фонды. **Инвестиционные фонды** - это компании, продающие свои акции частным лицам и инвестирующие выручку от их продажи в самые разнообразные ценные бумаги с целью получения прибыли за счет маржи в их рыночной цене.

Кредитные союзы также выступают в качестве источников инвестиционного капитала. В кредитные союзы, как правило, вступают лица с общими интересами или проживающие в одной местности. Капитал кредитных союзов образуется за счет паевых взносов в форме покупки акций. По акциям выплачиваются дивиденды. Средства кредитных союзов используются для предоставления краткосрочных ссуд их членам.

Биржа. *Биржа валютная* (от лат. bursa - кошелек) - организационно оформленный и регулярно функционирующий рынок, на котором происходит торговля крупными партиями валют. Покупателями и продавцами являются преимущественно банки, которые совершают сделки за свой счет или по поручениям своих клиентов. Биржи валютные традиционно не имеют самостоятельного места функционирования и действуют обычно либо при биржах товарных, либо при биржах фондовых. В настоящее время в развитых странах преобладает прямая межбанковская торговля валютой, в связи с чем значение биржи валютной в общем объеме международной торговли валютой относительно невелико.

Наиболее известные биржи валютные имеются, в ФРГ, Франции, Японии, США, Великобритании, странах Бенилюкса, некоторых скандинавских странах. На валютных биржах традиционно производится официальная фиксация валютных курсов несколько раз в течение делового дня; зафиксированные курсы публикуются в официальных биржевых бюллетенях. Эти курсы используются банками и различными деловыми предприятиями в качестве справочных при заключении контракта, хотя практически большинства сделок совершаются банками по текущим валютным курсам, устанавливаемым ими.

Если в валютных конкурсах участвуют непосредственно предприятия, то на бирже оперируют только члены биржи банки. Они обязаны иметь лицензию на проведение валютных операций, устойчивое финансовое положение, быть квалифицированными посредниками своих клиентов. В зависимости от изменения валютного курса банки могут либо предлагать валюту к обмену, либо снимать свои заявки. При равновесии спроса и предложения устанавливается единый курс применяемый для всех сделок банка с клиентами.

Биржа товарная - центральное звено инфраструктуры товарного рынка; учреждения, в котором осуществляются торговые сделки по купле и продаже товаров по образцам и стандартам, на основе предварительной биржевой экспертизы. В настоящее время биржи товарные в нашей стране возрождаются, им принадлежит важная роль в организации горизонтальных экономических связей между товаропроизводителями. Различают биржи товарные специализированные и универсальные. За рубежом

преобладают специализированные, где объектом сделки является тот или иной вид одного продукта: биржа черного золота, биржа хлопка, биржа цветных металлов и т.д.

На бирже товарной по поручению своих клиентов сделки заключают посредники - брокеры; учредители биржи могут заключать на ней сделки без посредников. Биржа товарная может быть государственная или акционерной организацией, но предпочтительнее акционерной (под государственным контролем, что общепринято в мире). Биржа товарная предоставляет продавцам и покупателем помещение определенной авалем, информационно расчетные услуги и получает за это комиссионное вознаграждение. При правильной организации информационной службы биржи товарные служат богатым источникам сведений о динамике цен, спросе и предложения на различные товары.

Все сделки на бирже товарной учитываются, при этом регистрируются цены: продавца (запрашиваемая), покупателя (предлагаемая) и фактическая. Торги проводятся в заранее установленные дни. Члены и пайщики биржи товарной заранее получают перечень товаров, предлагаемых к продаже. Цены на бирже свободные, они могут колебаться, поэтому они котируются, т.е. по ним определяются типовые, наиболее характерные цены. Обычно при большом количестве сделок эти цены рассматривают специальные котировальные комиссии.

По итогам торгов выпускается биржевой бюллетень, по декадам или ежемесячно - биржевые ведомости. Биржи товарные в разных городах связаны единой информационной системой. В дальнейшем наши товарные биржи будут осуществлять связь с зарубежными фирмами с помощью действующей международной системы "Глобэкс". На бирже товарной наряду с реализацией наличного продукта заключаются и фьючерсные сделки, предусматривающие поставку продукта, который будет произведен в будущем. Членами товарной биржи обычно являются крупные предприятия и фирмы - поставщики и покупатели значительных политических партий товаров, банки.

Членом товарно-сырьевой биржи может быть любое юридическое лицо. Формы участия в деятельности товарной биржи разные: можно приобрести постоянное брокерское место дающее право участия во всех торгах, пользования всеми услугами биржи, можно приобрести акции биржи вместе с брокерским местом дающее право не только на представительство своего брокера (брокерской конторы), но и на получение дивиденда и участия в управлении биржи. Придельное количество товарной биржи предусматривается ее уставом с учетом ее информационных и других возможностей («пропускной способности»).

Биржа труда - организация, специализирующаяся на посредничестве между рабочими и предпринимателями с целью купли-продажи рабочей силы. Не устраняя безработицы в целом, биржи труда позволяют упорядочить наем предприятиями рабочей силы и сократить гражданам время поиска работы. При существовании системы страхования от безработицы биржи труда выполняют также функции контроля за установлением, право на получения пособия безработными и за его утратой. Биржи труда могут иметь разные формы: бюро, конторы, общество и т.п.

В зависимости от форм собственности выделяются следующие их основные виды: частные, функционирующие на коммерческой основе; филантропические; общественные и государственные. Биржи труда кроме трудоустройства безработных, обычно оказывают услуги лицам, желающим переменить место работы, изучают спрос и предложение рабочей силы, собирают и распространяют информацию об уровне занятости населения в разрезе профессий и территорий. В компетенцию биржи труда входит также профессиональная ориентация молодежи, направление молодых людей на курсы для приобретения профессии. Важное место занимает организация переобучение и трудоустройство инвалидов.

Направление биржи труда не обязательно для предпринимателей, могущих отказать в прием на работу. С другой стороны, отказ безработного от направления на работу, как правило, влечет потерю права на пособие по безработицы. Деятельность биржи труда получила международно -правовую регламентацию в ряде конвенций МОТ.

Фондовая биржа - организация торгующих предприятий и лиц, создаваемая для публичной торговли ценными бумагами на аукционной основе. Важнейшая цель фондовой биржи -обеспечивать быструю и эффективную куплю-продажу и перепродажу акций, облигаций и других ценных бумаг, а для их владельцев возможность обмена на деньги и обратно. Фондовая биржа аккумулирует спрос и предложения контролирующихся на бирже ценных бумаг, содействует формированию их биржевого курса.

Учредители фондовой биржи сами определяют необходимые для нее функционирования органы управления, регулируют деятельность участников торговле на ней, устанавливают плату на услуги. Широкое развитие биржевой торговли ценными бумагами с постоянной публикацией курсов ценных бумаг придало фондовой бирже новую функцию -чуткого барометра состояния дел в отдельных компаниях, отраслях хозяйства и экономике страны в целом. Такая оценка позволяет владельцам денежных средств и ценных бумаг принимать решения о перемещении капиталов из отраслей в отрасль, стимулируя приток инвестиционных средств на наиболее перспективные динамически развивающиеся направления, поддерживая технические и технологические открытия и разработки, новые товары и продукты.

Фондовая биржа имеет специальное оборудованное помещение достаточное для того, чтобы вместить всех участников торга, штат сотрудников, подготовленные для биржевой деятельности и имеющих необходимые юридические права для торговли ценными бумагами. Фондовая биржа может функционировать периодически, по мере накопления спроса на ценные бумаги, либо ежедневно в течении нескольких часов. И лишь при большом объеме операций и весьма развитом рынке потребуются постоянное функционирование биржи.

Рекламные агентства. К услугам рекламных агентств прибегают даже фирмы, имеющие сильные собственные рекламные отделы. В агентствах работают творческие и технические специалисты, которые зачастую в состоянии выполнять рекламные функции лучше и эффективней, чем штатные сотрудники фирмы. Кроме того, агентства приносят взгляд со стороны на стоящие перед фирмой проблемы, а также богатый разнообразный опыт работы с разными клиентами и в разных ситуациях. Оплата услуг агентств происходит за счет комиссионных снижений цены, получаемых ими от средств рекламы, и поэтому они обходятся фирмам недорого. А поскольку фирма может в любой момент разорвать договор, у агентства есть мощный стимул работать эффективно.

Обычно основу рекламного агентства составляют четыре отдела: творческий отдел, занимающийся разработкой и производством объявлений; отдел средств рекламы, ответственный за выбор средств рекламы и размещения объявлений; исследовательский отдел, изучающий характеристики и потребности аудитории, и коммерческий отдел, занимающийся коммерческой стороной деятельности агентства. Работой над заказами каждого отдельного клиента руководит ответственный исполнитель, а сотрудникам специализированных отделов поручается обслуживание заказов одного или нескольких клиентов. Нередко агентства привлекают к себе новых клиентов благодаря своей репутации или своей величине. Однако, как правило, клиент предлагает нескольким агентствам провести конкурентные презентации, по результатам которых и делает свой выбор.

Рекламные агентства получают компенсацию в виде комиссионного вознаграждения и иногда гонорар. Обычно агентство получает 15%-ную уступку в цене со стоимости закупаемых им средств рекламы.

Предположим, оно закупает для клиента место в журнале ценой 60 тыс. долл. Журнал выставляет агентству счет на 51 тыс. долл. (60 тыс. минус 15%), а агентство получает с клиента полную сумму - 60 тыс. долл., - удерживая комиссию в 9 тыс. долл. в свою пользу. Если бы клиент закупил это же место непосредственно у журнала, он также заплатил бы журналу 60 тыс. долл., поскольку комиссионные снижения цены представляют только аккредитованным рекламным агентствам.

И рекламодатели и агентства испытывают все большее недовольство системой комиссионных уступок в цене. Крупные рекламодатели жалуются, что платят за те же самые услуги больше, чем мелкие рекламодатели, просто потому, что размещают большие рекламы. Рекламодатели также считают, что комиссионная система отвлекает внимание агентств от недорогих средств рекламы и кратковременных рекламных кампаний. Агентства сетуют на то, что оказывают клиенту дополнительные услуги, не получая за это никакого дополнительного вознаграждения. Сегодня все больше склоняются к системе компенсирования либо на основе прямых гонораров, либо на основе сочетания комиссии и гонораров.

На устоях деятельности агентств отрицательно сказываются и некоторые тенденции наших дней. Агентства с полным циклом обслуживания сталкиваются с растущей конкуренцией со стороны агентств с ограниченным циклом услуг, которые специализируются либо на закупках средств рекламы, либо на создании рекламных текстов, либо на производстве рекламных материалов.

Коммерческие управляющие завоевывают в рекламных агентствах все больше власти и все настойчивее требуют от творческого персонала большей нацеленности на извлечение профита. Некоторые рекламодатели открыли собственные внутрифирменные рекламные агентства, прекратив, таким образом, долговременную связь со своими прежними рекламными агентствами. Все эти тенденции, несомненно, вызовут ряд перемен в данной сфере деятельности, однако агентства, добротнo делающие свое дело, выживут.

Авиационная инфраструктура. Авиационная

инфраструктура - аэродромы, аэропорты, объекты единой системы организации воздушного движения, центры и пункты управления полетами летательных аппаратов, пункты приема, хранения и обработки информации в области авиационной деятельности, объекты хранения авиационной техники, центры и оборудование для подготовки летного состава, другие используемые при осуществлении авиационной деятельности сооружения и техника.

Космическая инфраструктура. Наземные

технологические объекты ракетной техники, создаваемые в соответствии с техническим заданием Заказчика и требованиями разработчиков ракет и отличающиеся между собой структурным построением и возложенными на них целевыми задачами состоят из технологического, технического, вспомогательного оборудования и строительных сооружений, взаимосвязанных в единые технологические комплексы, предназначенные для подготовки ракет к пуску и обеспечения их пуска.



Основным видом указанных технологических средств, определяющим назначение наземного объекта и его тактико-технические характеристики, является различное по конструктивному исполнению и функциональному назначению технологическое оборудование, созданное в виде агрегатов и систем в соответствии с принятым иерархическим построением объекта.

Отдельные виды оборудования, особенно, принятые в эксплуатацию в последние десятилетия, являются сложными инженерными системами, обеспечивающими проведение заданных технологических работ, а также взаимодействие с другим оборудованием объекта и ракетой.



Предприятия торговли. Основой товарного рынка являются предприятия торговли, которые на данном этапе развития экономики Узбекистана являются как бывшими государственными, так и возникшими в ходе рыночных преобразований. Предприятия оптовой и розничной торговли обладают всеми признаками, присущими инфраструктуре, так, например, такие предприятия не изменяют продукт в материальном плане, что коренным образом отличает их деятельность от деятельности производителей. Однако именно предприятия оптовой и розничной торговли являются элементом производственной инфраструктуры, потому что предметом оптовой и розничной торговли является товар производства продукт. Также необходимо отметить, что предприятия торговли являются механизмом обслуживающим определенную структуру - это еще один признак элемента производственной инфраструктуры.

Роль торговых предприятий заключается в экономической функции, реально выполняемой торговлей и непосредственно выступающих в виде услуг, которые предоставляются населению.

Некоторые функции присутствуют в любом типе экономики, характеризующейся разделением труда. Торговые предприятия оказывают услуги производителям. Они освобождают их от необходимости вступать в сношения с огромной массой потребителей, путем создания запасов товаров они обеспечивают синхронизацию ритма производства и ритма потребления, подверженных разновременным сезонным

колебаниям, благодаря им денежные доходы производителей становятся более регулярными и независимыми от задержек в сбыте продукции потребителям.

С другой стороны, торговые предприятия расширяют возможность производства по удовлетворению запросов потребителей: они создают условия для того, чтобы материальные блага, произведенные в массовом порядке множеством предприятий, разбросанных на обширной территории, стали доступными потребителям в таком количестве и качестве, в таком месте и в такое время, которые удобны для населения.

В рыночной экономике, в которой (в противоположность плановой) предприятия свободно организуют свое производство, торговые предприятия воздействуют на некоторые принципиальные моменты принятия решений: они помогают информировать производителей относительно запросов потребителей и участвуют в различного рода рекламной деятельности, которая влияет на выбор потребителями того или иного продукта; способствует поддержанию конкуренции, осуществлению сравнения и выбор поставщиков, принимают участие в формировании затрат производства и розничных цен, от энергичности их действий в сфере стимулирования и сбыта в значительной степени зависит рост производства соответствующих видов продукции.

Таким образом, роль предприятий торговли не ограничивается лишь распространением продукции. Предприятия оптовой и розничной торговли - это совокупность организаций, стимулирующих производство и задает ему определенное направление. Она является неотъемлемым элементом инфраструктуры рыночной экономики.

Оптовая торговля. Оптовый торговец закупает товары у производителей, а затем перепродает их коммерсантам, промышленникам или предприятиям сферы обслуживания, причем обычно он оперирует крупными политическими партиями товаров. Таким образом, оптовый торговец выступает в роли посредника, не контактируя непосредственно с потребителями. Часто задают вопрос, зачем нужно такое промежуточное звено в товарообороте. Однако те операции технического и финансового характера, которые осуществляет оптовый торговец, закупая, складирова и сбывая продукт, являются совершенно необходимыми, так как каждому производителю невозможно иметь собственную сеть снабженческих и рыночных организаций поскольку тогда для покрытия расходов по реализации надо значительно повысить цена продукции.

Своей деятельностью оптовый торговец увеличивает цена предлагаемых им товаров и услуг. Процессы закупки, хранения и продажи товаров приобретателю в удобное для него время, в нужном ассортименте и требуемом количестве создают дополнительную цена продукта. Однако надо четко представлять, что дополнительная цена определяемая оптовым предприятием не должна намного превышать разумной выгоды на вложенный капитал, поскольку в противном случае это приведет к неумеренному росту цен на предлагаемые товары. Однако, необходимо отметить, что без деятельности оптовых предприятий цена продукта была бы значительно более высокой. Рассмотрим почему это происходит.

Во-первых, если поставки производителей продукции будут прямые, т.е. напрямую связываются с предприятиями *розничной торговли*, то отсутствие звена оптовых предприятий в системе производитель-оптовик-магазин, приведет к тому, что товарные запасы в розничной сети увеличатся, а так как в розничной торговле выгода складывается от реализации продукта, находящегося на прилавках, а не на складе, то для предприятия розничной торговли необходимо максимально уменьшить складскую площадь. Таким образом, увеличение товарных запасов на предприятии розничной торговли приведет к увеличению стоимости продукта до размеров превышающих розничную цену продукта. Следовательно, оптовое предприятие выполняя функцию складского предприятия уменьшает цена продукта.

Во-вторых, если поставки производителя прямые, к предприятиям розничной торговли, то придется увеличивать количество поставок из-за уменьшения количества товаров в политической партии, однако если бы оптовик участвовал в этой системе, крупные политической партии снизили бы количество перевозок.

Функции розничной торговли определяются непосредственным контактом с конечным приобретателем: розничный торговец должен представлять потребителям такую продукцию, которая лучше всего удовлетворяет их нужды и соответствует их вкусам. Производитель товаров получает сведения об изменении спроса именно через розничного торговца.

Инновационная инфраструктура. Исследование содержания инновационных процессов и особенностей венчурной деятельности позволяет прийти к выводу о необходимости формирования специальных организационно-экономических механизмов поддержки малых венчурных, инновационных и технологически ориентированных фирм. Сложилась ситуация, при которой увеличение средств, выделяемых на научно-технологическую деятельность, не приводит к адекватному повышению экономического потенциала и эффективности хозяйствования. Проблема может быть решена путем формирования инфраструктуры, поддерживающей инновационные процессы, венчурную деятельность и создающей благоприятные условия для развития малых форм в научно-технической сфере.

Применение нового понятия "инновационная инфраструктура" обусловлено рядом причин. Во-первых, только относительно недавно технологическое развитие достигло такого уровня, при котором стало возможно реально эффективно формировать инновационную инфраструктуру. Во-вторых, возникла экономическая необходимость в технологическом трансфере, коммерциализации результатов научно-технических разработок, создании других механизмов доведения высоких технологий и научно-технической продукции до конкретного приобретателя. В-третьих, уровень сделанных ранее теоретических разработок позволил, предложить новые методические подходы к решению поставленных задач.

Инновационная инфраструктура играет особую роль в распределении риска между участниками инновационного процесса (рис. 1.4.). С целью снижения риска целесообразно использовать методы анализа риска по отношению не к отдельным проектам, а к их совокупности, сформированной по определенным критериям, т. е. портфелю проектов. Оценка портфеля проектов позволяет снизить степень неопределенности. Такая оценка позволяет снизить не только техническую неопределенность, но и коммерческую. Особой оценке подвергаются высокотехнологичные проекты со значительными издержками на научные исследования и разработки. Это заставляет особенно тщательно искать пути снижения издержек на разработку и затрат на производство и коммерциализацию, а также внимательно обосновывать минимально возможные объемы выпуска высокотехнологичной продукции.

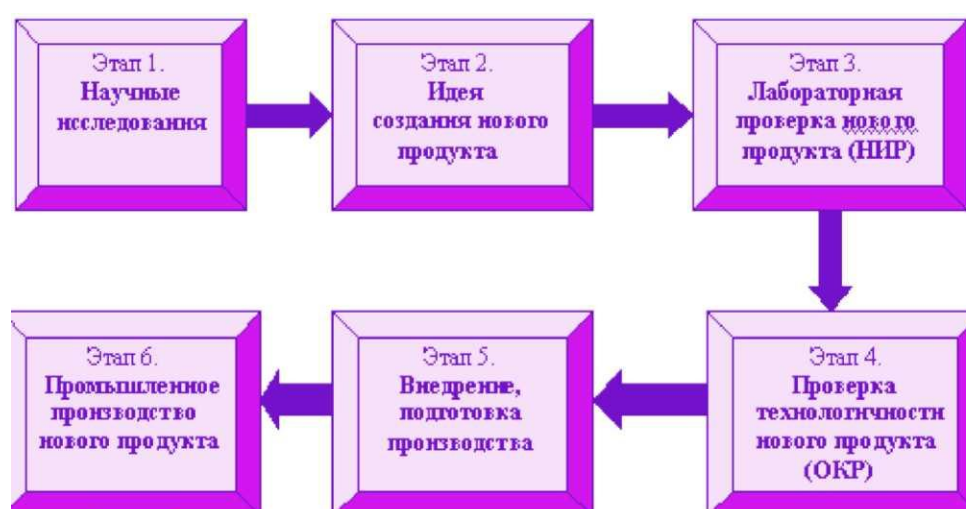




Рис. 1.4. Этапы инновационного процесса.

По мере продвижения по фазам инновационного цикла и уточнения получаемых данных необходимо снова проводить оценки проектов, их обеспеченность имеющимися ресурсами, принимать решения о прекращении разработки отдельных проектов и их корректировке в соответствии с требованиями рынка. Таким образом, в процессе оценки проектов по мере продвижения по фазам инновационного цикла можно снизить степень технического и коммерческого риска, при оценке в "контрольных точках", уточняя информацию и изменения, происходящие на рынке в целом и особенно в сегменте, на который ориентируется проект.

Снизить риск позволяет и формирование портфеля, содержащего различные по объему, фазам инновационного цикла, степени новизны проекты. При этом портфель, состоящий из множества малых проектов, является более устойчивым, чем портфель, состоящий из небольшого числа крупных проектов на такую же сумму, и тем более, чем единичный проект. При таком формировании портфеля увеличивается возможность включения венчурных проектов и не изменяется обоснованный уровень портфеля в целом.

Следовательно, снижение риска возможно за счет повышения качества и уровня квалификации специалистов менеджмента, маркетинга, в обязанности которых входят сопровождение проекта и продвижение товара на рынок, формирование портфеля проектов, определение очередности их выполнения, корректировка решения в "контрольных точках" в условиях неопределенности и риска.

Обеспечить эти направления целесообразно с помощью создания специальной инфраструктуры. При этом создание инновационной инфраструктуры снижает степень риска вложений в инновационную деятельность в данном регионе в целом, привлекает дополнительные инвестиции, формирует новые модели технологического трансфера и коммерциализации научно-технической продукции в условиях национальной экономики.

Следует отметить, что создание инновационной инфраструктуры зависит от уровня технологического и экономического развития национальной экономики. В странах, имеющих развитую производственную инфраструктуру, наблюдается процесс софтизации, характеризующийся повышением роли невещественных, нематериальных факторов производства, информатизацией общества. Софтизация переплетается с сервисацией - опережающим развитием сферы услуг. Таким образом, формируются реальные возможности создания сети консалтинговых, инжиниринговых, сервисных, информационных услуг, способствующих поддержке инновационных процессов.

В условиях трансформационного общества инновационная инфраструктура должна способствовать вхождению науки в рыночную среду, развитию предпринимательства в научно-технической сфере, поэтому ее формирование во многом определяется состоянием рыночной инфраструктуры.

В целом инновационная инфраструктура представляет собой организационную, материальную, финансово-кредитную, информационную базу для создания условий, способствующих эффективной аккумуляции и распределению средств и оказанию услуг для развития инновационной деятельности технологического трансфера, коммерциализации научно-технической продукции в условиях повышенного риска.

В задачи инновационной инфраструктуры входят:

- отбор проектов на основе системы объективной экспертизы;
- создание благоприятных стартовых условий для развития малых инновационных технологически ориентированных фирм;
- поддержка венчурных проектов;
- система участия в разработке перспективных научно-технических направлений;
- поддержка механизмов взаимодействия с крупными центрами (в том числе типа франчайзной системы);
- формирование материально-технической базы для создания и развития малых инновационных фирм, включая лизинг высокотехнологичного оборудования;
- аккумуляция финансовых ресурсов, создание инновационных, инвестиционных, венчурных фондов, инновационных банков и др.;
- создание информационных сетей, обеспечивающих развитие малых фирм, возможность их подключения к международным сетям;
- получение высококвалифицированного консалтинга, инжиниринга, аудита, рекламы, экспертных услуг с целью создания конкурентоспособной наукоемкой продукции, высоких технологий и продвижения их на рынок, в том числе мировой;

развитие страхования инновационных проектов, государственное страхование иностранных инвестиций, вкладываемых в развитие инновационной деятельности; помощь в получении информации об иностранных партнерах, заключении контрактов, в том числе международных, подаче заявок в международные фонды и организации, участие в международных программах; помощь в проведении конверсии;

обучение предпринимательству в научно-технической сфере.

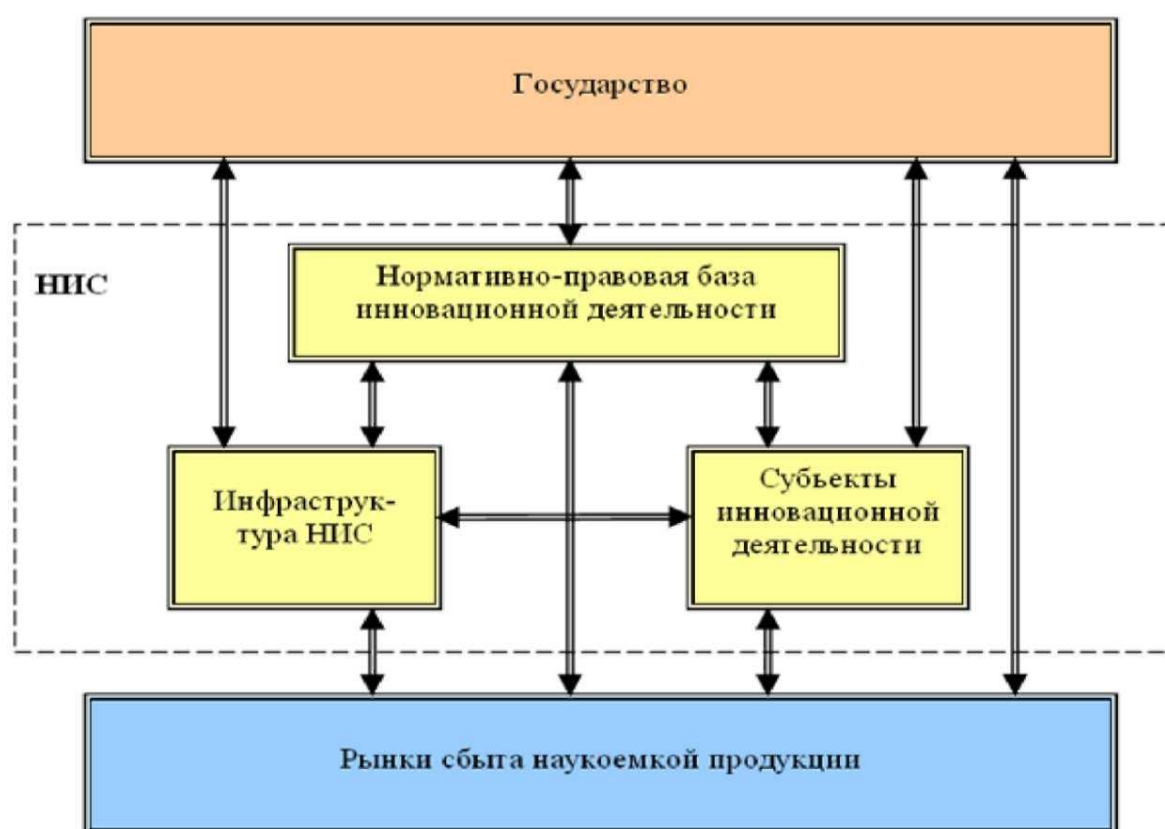


Рис. 1.5. Структура взаимосвязей инновационной инфраструктуры

Базируясь на данных положениях, формируется инновационная инфраструктура, состоящая из следующих взаимоувязанных элементов:

Организационные структуры (администрация малого инновационного бизнеса или комитет по науке и технологии, союзы и ассоциации предпринимателей и т. д.), обеспечивающие поддержку малых научных и инновационных фирм.

Основные их функции заключаются в разработке и реализации программ поддержки и развития инновационной деятельности, соответствующих законодательных актов, определении ее места в общей стратегии развития; обосновании потребности в материальных и финансовых ресурсах, государственных средствах, необходимых для реализации поставленных задач; создании механизма взаимодействия малых инновационных фирм с крупными организациями, участии в республиканских программах, косвенном воздействии на инновационные процессы (льготное налогообложение, финансирование, кредитование, создание специальных фондов и т. д.).

Финансово-кредитные институты, обеспечивающие аккумуляцию ресурсов и их распределение по субъектам инновационной деятельности, а также финансовую поддержку перспективных проектов (создание инновационных, инвестиционных, венчурных фондов, банков и др.).

Страховые компании, фирмы, обеспечивающие снижение потерь от рисков операций, а также привлечение инвестиций в научно-техническую сферу.

Информационные сети, позволяющие определить перспективные направления развития инновационной деятельности, технологический трансфер, коммерциализацию результатов научно-технических разработок.

Система сервисного обслуживания инновационных фирм, осуществляющих экспертизу проектов, консалтинг, инжиниринг, аудит, контроллинг, рекламу и другие услуги. Различные формы обучения предпринимательству в научно-технической сфере (учебные заведения, специальные курсы обучения, факультеты, семинары, симпозиумы и т. д.).

1.6. Информационная инфраструктура

Создание и обеспечение информационных потоков.

Информационная инфраструктура (ИИ) - это организация взаимодействия информационных потоков (при этом несущественно какой носитель). Создание ИИ, использующей компьютерные технологии подразумевает комплекс мероприятий который включает в себя:

- организационные мероприятия (определение структуры документов и маршрутов их движения, определение ответственности за виды проводимых мероприятий, определение правил организации разработки программ и структуры базы данных, способы финансирования и другие);
- технические мероприятия (приобретение, установка и техническое обеспечение эксплуатации оборудования, создание кабельной системы);
- определение системного программного обеспечения которое будет использоваться в организации и создание LAN как программно- технического комплекса (установка системного программного обеспечения, организация маршрутизации между подсетями, администрирование сети и работа с пользователями сети);
- обучение сотрудников организации;
- использование при работе с документами стандартного программного обеспечения, организация почтовой службы, организация доступа к Internet;
- проектирование и разработку программных продуктов и создание информационно-аналитической системы (ИАС);

- обеспечение безопасности информации;
- работу службы эксплуатации и внедрения;
- наполнение базы данных;

Обеспечением создания ИИ, использующей компьютерные технологии должны обеспечивать следующие службы (отделы или лаборатории):

1. Техническая служба. Функции - работы по монтажу LAN, установка оборудования, ремонт и замена оборудования.
2. Служба эксплуатации и внедрения. Функции - работа с Заказчиком приложений ИАС по постановке задачи, установка приложений ИАС, подготовка заданий для группы разработки программного обеспечения, обучение персонала.
3. Группа разработки программного обеспечения.

Информационная инфраструктура - это совокупность технических средств, линий связи, процедур, нормативных документов и т. п., обеспечивающая основу для функционирования информационных сервисов. Информационная инфраструктура - система организационных структур, обеспечивающих функционирование и развитие информационного пространства страны и средств информационного взаимодействия.

Информационная инфраструктура включает совокупность информационных центров, банков данных и знаний, систем связи и обеспечивает доступ потребителей к информационным ресурсам.

Основная задача любой информационной системы - создание условий работы и ведения бизнеса, облегчение и автоматизация труда людей. Согласно идеологии ИПЛ, информационная система образована двумя большими частями - информационной инфраструктурой и информационными сервисами.

Информационные сервисы - это собственно то, ради чего и создаются информационные системы. Это могут быть Интернет сервисы, сервисы приложений, сервисы управления, принятия решений и т. д. Однако без информационной инфраструктуры невозможно себе представить ни одного сервиса. Информационная инфраструктура есть функциональная, можно даже сказать материальная основа, та среда, в которой функционируют информационные сервисы. Поэтому качество сервисов напрямую зависит от качества информационной инфраструктуры и от качества управления информационной инфраструктурой.

Каковы составляющие информационной инфраструктуры? Ее можно представить как пирамиду, в основании которой лежат информационные ресурсы (рис. 1.4.). К ним можно отнести вычислительные платформы, серверы, ПК, сети передачи данных, линии связи - все то, что обеспечивает надлежащее функционирование следующих уровней ИИ.

Вторым уровнем в нашей пирамиде идут различные приложения. Для своего функционирования они используют ресурсы из первого слоя и обеспечивают работу сервисов конкретных приложений, таких как прикладное программное обеспечение, электронная почта, системы гарантированной доставки, базы данных, Веб и Интернет сервисы и т. д.



Рис. 1.6. Составляющие информационной инфраструктуры

И, наконец, на самом верхнем уровне функционируют приложения, обеспечивающие прохождение бизнес (производственных) процессов. Для своего функционирования они используют оба нижележащих слоя и направлены на решение бизнес-задач, таких как управление производством, взаимодействие с заказчиками-поставщиками, финансовые системы и системы принятия решений.

Эффективные информационные инфраструктуры. Создание эффективных и динамичных информационных инфраструктур - одна из важнейших задач для организаций во всем мире. В последние годы новым технологиям (разработкам) виртуализации серверов, многоуровневого хранения данных и управления ИТ стали уделять первоочередное внимание при планировании инвестиций в ИТ. Причина в том, что эти технологии обладают многими преимуществами, включая возможность сократить расхода на оборудование, ПО и персонал, высокую надежность, а также производительность и управляемость корпоративного класса.

Корпорации EMC и Microsoft совместно работают над тем, чтобы помочь организациям добиться нужного уровня эффективности. В начале февраля 2009 года на саммите ИТ-директоров в Нью-Йорке руководители обеих корпораций объявили о намерении продлить срок стратегического альянса еще на три года (до 2011 г.), расширив и углубив взаимодействие продуктов и механизмы предоставления услуг в таких ключевых сферах, как виртуализация, безопасность и управление контентом.

Для решения этих задач будут использоваться офисные приложения и решения для центров обработки данных (ЦОД) Microsoft совместно с консультационными услугами и решениями для информационных инфраструктур EMC. В результате общие клиенты корпораций получают более эффективные и менее дорогостоящие динамические инфраструктуры, способные в кратчайшие сроки адаптироваться к меняющимся требованиям бизнеса и ограниченным бюджетам.

Кроме того, EMC и Microsoft углубят сотрудничество в сферах хранения и защиты информации в виртуальных средах, повышения плодотворности труда путем централизованного управления контентом, а также применения ведущих решений для обеспечения безопасности данных. Аналитики IDC в этой связи отмечают, что в сложной экономической обстановке ИТ стали еще более важным инструментом инноваций, автоматизации и конкуренции на глобальном рынке. В этих условиях как никогда актуальна приверженность EMC и Microsoft к интеграции своих технологий и решений, поскольку это поможет получить максимальную отдачу от инвестиций в ИТ в максимально сжатые сроки.

Стоит отметить, что Microsoft предлагает одно из популярных и экономичных решений для виртуализации самых разных систем - от настольных компьютеров до вычислительных центров. В состав этого решения входит консоль для централизованного управления физическими и виртуальными средами.

Решения EMC применяются для хранения, защиты и управления информацией в виртуальных средах Microsoft, включая Microsoft Windows Server 2008 Hyper-V и Microsoft System Center, а также в таких

важнейших приложениях, как Microsoft Exchange Server, Microsoft SQL Server и Microsoft Share Point Server. В штат управления приложений, входящего в состав консалтингового подразделения EMC, входит более 1000 высококвалифицированных специалистов с глубоким знанием технологий Microsoft. Эти специалисты готовы поделиться своим опытом в сфере анализа, планирования и внедрения технологий Microsoft в самых разных системах виртуализации.

Динамичная информационная инфраструктура.

Сотрудники ИТ-отделов по всему миру пытаются справиться с управлением растущими объемами информации, которая хранится в разрозненных системах, включая сетевые папки, серверы контента и сайты рабочих групп. Такая разрозненность значительно осложняет контроль информации и выполнение нормативных требований и может в целом оказывать отрицательное влияние на бизнес.

По мнению экспертов IDC, объем подлежащей управлению информации растет экспоненциальными темпами и более чем удвоится к 2011 г. Сегодня у организаций есть возможность подключить платформу EMC Documentum к широко распространенной платформе Microsoft, включая Microsoft Office Share Point Server, Microsoft Office Outlook и Microsoft SQL Server. Это позволит сотрудникам компаний эффективно пользоваться всей информацией, независимо от того, где она хранится, и в конечном счете нейтрализовать многие риски, сократить издержки и повысить эффективность ИТ.

Специалисты консалтингового подразделения EMC располагают уникальным сочетанием опыта работы в отрасли, знания технологий и опыта разработки новых решений. Таким образом, они могут помочь клиентам получить максимальную отдачу от информации в предельно сжатые сроки за счет применения апробированных инструментов, зарекомендовавших себя технологий и распространенных продуктов Microsoft в связке с многофункциональной информационной инфраструктурой EMC.



Рис. 1.7. Схема управления информационными технологиями.

В рамках расширения стратегического сотрудничества EMC разработает решения, расширяющие и дополняющие возможности Microsoft Office Share Point. Помимо этого, EMC продолжит разработку решений, позволяющих клиентам пользоваться привычными интерфейсами Microsoft Office и Share Point для работы с бизнес-процессами и схемами с контентом, за управление, хранение и защиту которого отвечают решения EMC. Эти решения позволят клиентам сохранять контент SharePoint и сообщения Microsoft Exchange, наряду с другой деловой информацией, в интегрированных архивах. В результате инфраструктура работает более эффективно за счет возможности масштабирования производствен

Отказоустойчивая информационная инфраструктура. Корпоративная информация играет все более важную роль в информационных средах - в том смысле, что потеря, повреждение или утечка данных могут привести к катастрофическим осложнениям для бизнеса. EMC и Microsoft работают над созданием решений для защиты информации во всех приложениях Microsoft.

Примером совместных разработок EMC и Microsoft для удовлетворения новых требований к безопасности информации, включая нейтрализацию рекордного количества попыток несанкционированного доступа к данным, могут служить технологии предотвращения утечки данных (DLP). Эти технологии,

разработанные подразделением RSA корпорации EMC, встраиваются в платформу Microsoft и разрабатываемые в настоящее время системы защиты информации.

Сотрудничество направлено на создание решений, которые позволят предприятиям централизованно определять политики безопасности, выявлять и классифицировать конфиденциальные данные в масштабе всей инфраструктуры, а также предоставят различные средства для защиты данных в конечных точках, сетях и вычислительных центрах.

В качестве первого шага комплекс RSA DLP версии 6.5 был разработан с расчетом на тесную интеграцию со службами управления правами доступа (RMS) Microsoft Active Directory. Это дало возможность создавать политики доступа и использования информации с учетом степени ее конфиденциальности - на уровнях дата-центра и конечных устройств. Microsoft продолжит интеграцию технологий предотвращения утечки данных RSA в свои продукты для того, чтобы сотрудникам, отвечающим за безопасность, было проще вести мониторинг конфиденциальных данных и препятствовать несанкционированному доступу.

Инфраструктура открытых ключей (PKI).

Инфраструктура открытых ключей (англ. PKI - Public Key Infrastructure) - технология аутентификации с помощью открытых ключей. Это комплексная система, которая связывает открытые ключи с личностью пользователя посредством удостоверяющего центра (УЦ).

В основе PKI лежит использование криптографической системы с открытым ключом и несколько основных принципов:

- закрытый ключ известен только его владельцу;
- удостоверяющий центр создает сертификат открытого ключа, таким образом удостоверяя этот ключ;
- никто не доверяет друг другу, но все доверяют удостоверяющему центру;
- удостоверяющий центр подтверждает или опровергает принадлежность открытого ключа заданному лицу, который владеет соответствующим закрытым ключом. Фактически, PKI представляет собой систему, основным

компонентом которой является удостоверяющий центр, и пользователи, взаимодействующие между собой посредством удостоверяющего центра.

Объекты инфраструктуры открытых ключей. PKI реализуется в модели клиент-сервер, то есть проверка какой-либо информации, предоставляемой инфраструктурой может происходить только по инициативе клиента.

Основные компоненты PKI (рис. 1.8.):

- Удостоверяющий центр (УЦ) является основной структурой, формирующей цифровые сертификаты подчиненных центров сертификации и конечных пользователей.

УЦ является главным управляющим компонентом PKI:

- он является доверенной третьей стороной (trusted third political party)
- это сервер, который осуществляет управление сертификатами.
- Сертификат открытого ключа (чаще всего просто сертификат) - это данные пользователя и его открытый ключ, скрепленные подписью удостоверяющего центра.

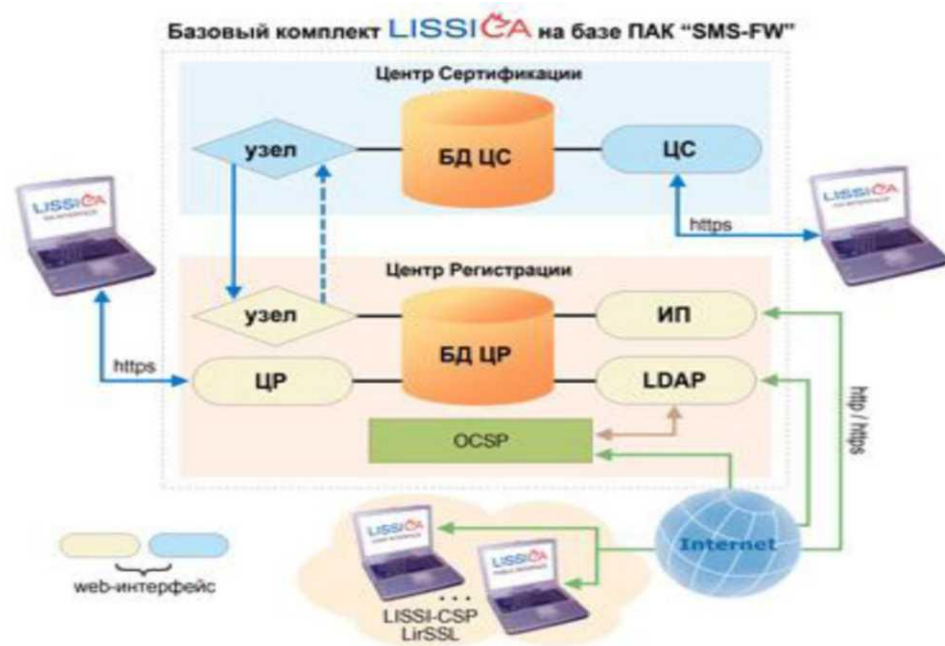
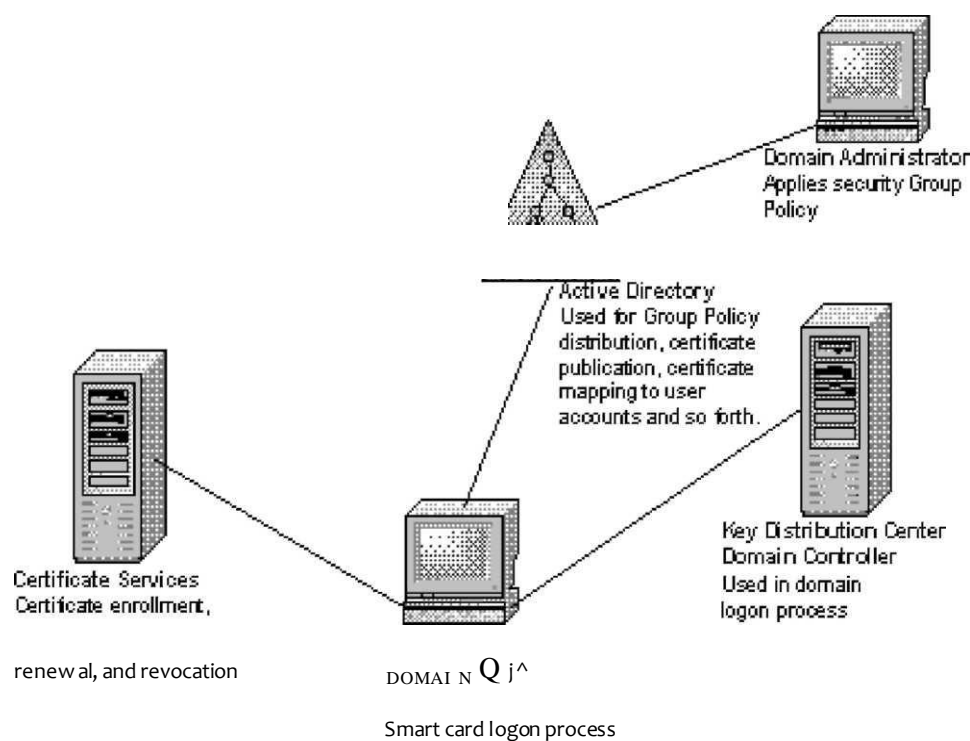


Рис. 1.8. Основные компоненты PKI

Выпуская сертификат открытого ключа, удостоверяющий центр тем самым подтверждает, что лицо, поименованное в сертификате, владеет секретным ключом, который соответствует этому открытому ключу.

Регистрационный центр (РЦ) - необязательный компонент системы, предназначенный для регистрации пользователей. Для этих целей РЦ обычно предоставляет web-интерфейс. Удостоверяющий центр доверяет регистрационному центру проверку информации о субъекте. Регистрационный центр, проверив правильность информации, подписывает её своим ключом и передаёт удостоверяющему центру, который, проверив ключ регистрационного центра, выписывает сертификат.

Один регистрационный центр может работать с несколькими удостоверяющими центрами (т.е. состоять в нескольких PKI), один удостоверяющий центр может работать с несколькими регистрационными центрами. Иногда, удостоверяющий центр выполняет функции регистрационного центра.



Репозиторий - хранилище, содержащее сертификаты и списки отозванных сертификатов (САС) и служащее для распространения этих объектов среди пользователей. В законе РФ "Об электронной цифровой подписи" он называется реестр сертификатов ключей подписей.

Архив сертификатов - хранилище всех изданных когда-либо сертификатов (включая сертификаты с закончившимся сроком действия). Архив используется для проверки подлинности электронной подписи, которой заверялись документы. Конечные пользователи - пользователи, приложения или системы, являющиеся владельцами сертификата и использующие инфраструктуру управления открытыми ключами.

Основные задачи инфраструктуры открытых ключей. Основные задачи системы информационной безопасности, которые решает инфраструктура управления открытыми ключами:

- обеспечение конфиденциальности информации;
- обеспечение целостности информации;
- обеспечение аутентификации пользователей и ресурсов, к которым обращаются пользователи;
- обеспечение возможности подтверждения совершенных пользователями действий с информацией (неотказуемость, или апеллируемость - англ. non-repudiation).

PKI напрямую не реализует авторизацию, доверие, именование субъектов криптографии, защиту информации или линий связи, но может использоваться как одна из составляющих при их реализации.

Основная идея инфраструктуры открытых ключей. Задачей PKI является определение политики выпуска цифровых сертификатов, выдача их и аннулирование, хранение информации, необходимой для последующей проверки правильности сертификатов. В число приложений, поддерживающих PKI, входят: защищенная электронная почта, протоколы платежей, электронные чеки, электронный обмен информацией, защита данных в сетях с протоколом IP, электронные формы и документы с электронной цифровой подписью (ЭЦП).

Деятельность инфраструктуры управления открытыми ключами осуществляется на основе регламента системы. Инфраструктура открытых ключей основывается на использовании принципов криптографической системы с открытым ключом. Инфраструктура управления открытыми ключами состоит из центра сертификации (удостоверяющего центра - УЦ), конечных пользователей, и опциональных компонентов: центра регистрации и сетевого справочника.

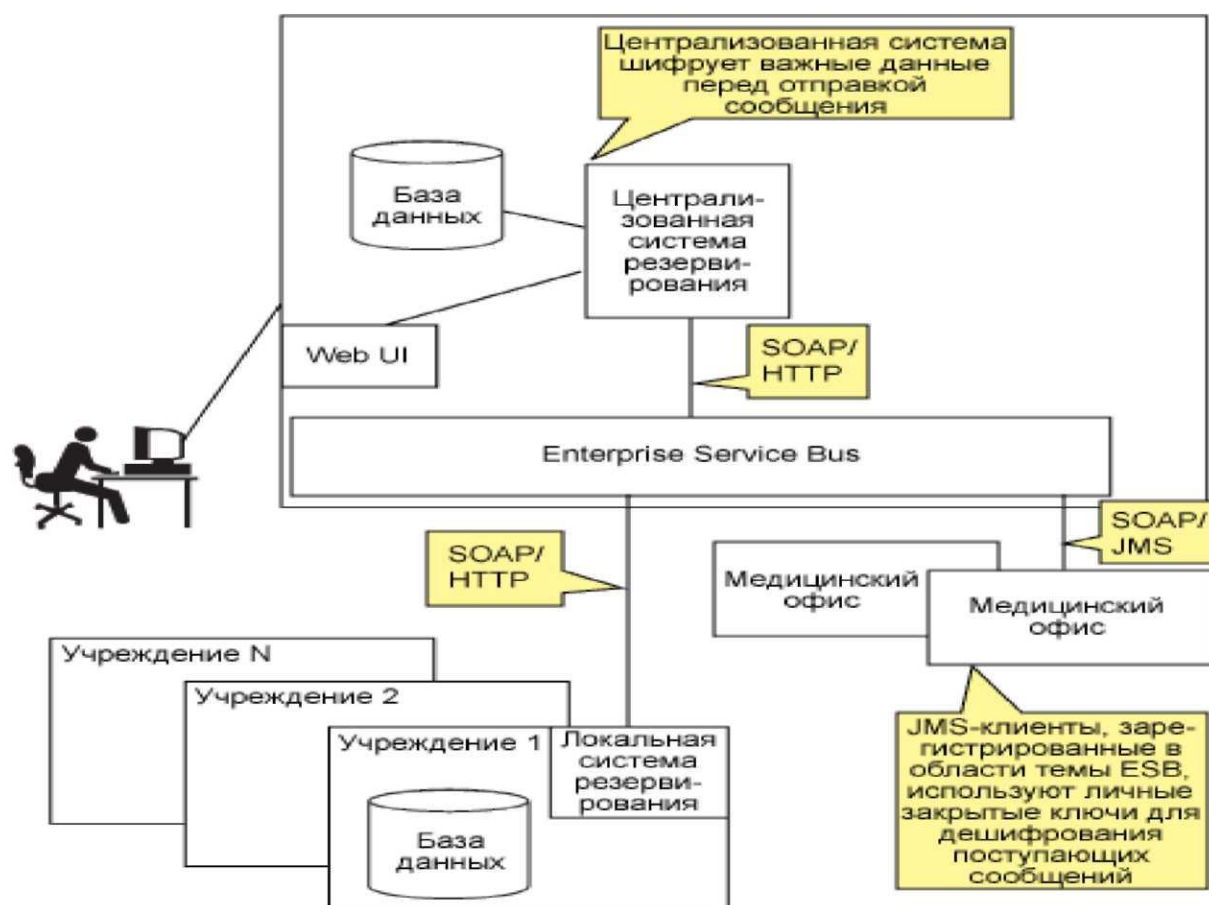
PKI оперирует в работе сертификатами. Сертификат - это электронный документ, который содержит электронный ключ пользователя,

- открытый или же ключевую пару (keypair),

- информацию о пользователе, которому принадлежит сертификат, удостоверяющую подпись центра выдачи сертификатов (УЦ) и информацию о сроке действия сертификата.

Для того, чтобы клиент мог работать с удостоверяющим центром, необходимо включить центр в список доверенных. После включения в этот список, любой сертификат, выданный доверенным центром, считается достоверным, а его владелец - достойным доверия.

Удостоверяющий центр так же публикует и списки отозванных сертификатов (Certificate Revocation List/CRL), которые могут использовать клиенты инфраструктуры открытого ключа, когда решают вопрос о доверии сертификату пользователя или компьютера.



Ключевая пара - это набор, состоящий из двух ключей: закрытого ключа (private key) и открытого ключа (public key). Эти ключи создаются вместе, являются комплементарными по отношению друг к другу (то, что зашифровано с помощью открытого ключа можно расшифровать, только имея закрытый ключ, и наоборот).

Создаётся пара ключей либо центром выдачи сертификатов (удостоверяющим центром), по запросу пользователя, или же самим пользователем с помощью специального программного обеспечения. Пользователь делает запрос на сертификат, после чего, после процедуры идентификации пользователя, центр выдаёт ему сертификат со своей подписью. Эта подпись свидетельствует о том, что данный сертификат выдан именно этим центром выдачи сертификатов и никем другим.

Закрытый ключ используется для подписи данных, открытый ключ в свою очередь используется для шифрования данных. Открытый ключ известен всем, а закрытый ключ хранится в тайне. Владелец закрытого ключа всегда хранит его в защищённом хранилище и ни при каких обстоятельствах не должен допустить того, чтобы этот ключ стал известным злоумышленникам или другим пользователям. Если же закрытый ключ всё таки станет известен злоумышленникам, то он считается скомпрометированным и должен быть отозван и заменен.

Только владелец закрытого ключа может подписать данные, а также расшифровать данные, которые были зашифрованы открытым ключом, соответствующим закрытому ключу владельца. Подпись на данных или письме гарантирует авторство полученной информации и то, что информация в процессе передачи не подверглась изменениям. Подпись двоичного кода гарантирует, что данное программное обеспечение действительно произведено указанной компанией и не содержит вредоносного кода, если компания это декларирует.

Сетевая инфраструктура. Одной из главных проблем в области информационных технологий, с которыми сталкиваются многие компании сегодня, является огромный поток служебных сообщений, генерируемых различными серверами, сетевыми устройствами и системами. Решением является построение системы управления сетями и системами. Современная система сетевого управления должна обладать способностью самостоятельно классифицировать и обрабатывать сообщения — отображать критичные, отбрасывать лишние и сохранять те, что могут понадобиться при дальнейшем анализе возникших проблем.

Управление сетью можно определить как набор задач и активностей, предназначенных для того, чтобы поддерживать сеть и ИТ-инфраструктуру в рабочем состоянии на надлежащем уровне в режиме 24x7. Эти

задачи можно сгруппировать в пять категорий в зависимости от функционала и тех целей, которые они решают:

- управление и диагностирование неполадок
- управление конфигурацией сетевых устройств, соответствие ее дизайну сети.
- управление доступом к сетевым устройствам, ведение статистики.
- управление и отслеживание производительности сети.
- безопасность сети.

Портфель решений по системам управления и мониторинга сетевой инфраструктуры предоставляет

технологий для удовлетворения и выполнения самых разных задач сетевых администраторов.



широкий спектр

Управляемая сеть позволит вам:

создать возможности для роста вашего бизнеса сэкономить время на администрирование сети ускорить внедрения новых продуктов и сервисов в существующую инфраструктуру улучшить продуктивность бизнеса расширить возможности сотрудников Сегодня, в условиях, когда бизнес каждый день становится все сложнее, сеть играет все большую роль и постоянно сталкивается с новыми задачами для предоставления более качественного сервиса. Это справедливо, независимо от того, является бизнес предоставлением услуг или любым иным видом деятельности.

Инфраструктура военной организации. Инфраструктура военной организации - система стационарных объектов и вспомогательных подсистем, обеспечивающих функционирование сложных систем военного назначения в мирное и военное время. Обычно включает в себя пункты управления, позиции (ракетные, технические и др.), аэродромы, пункты связи, склады, военно-морские базы, полигоны, объекты и сети энергообеспечения, системы газопроводов, железные и шоссейные дороги.

ГЛАВА II: СУЩНОСТЬ И СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

2.1. Инструментальное хозяйство

Совершенствование производственной инфраструктуры является одним из факторов улучшения деятельности предприятия. Работы по обслуживанию основного производства выполняются вспомогательными подразделениями и обслуживающими хозяйствами: инструментальным, ремонтным, транспортным, службами материально-технического снабжения и сбыта продукции.

Организация производственной инфраструктуры определяется ее ролью в производственном процессе и влиянием на конечные результаты работы предприятия. Инструментальное хозяйство на предприятии создается для выполнения работ по обеспечению производства инструментом и технологической оснасткой, организации их хранения, эксплуатации и ремонта.

Структура и организационные формы инструментального хозяйства весьма разнообразны и зависят от типа производства, вида выпускаемой продукции, ее конструкторской и технологической сложности и объема производства. Инструментальное хозяйство на предприятии включает производственные звенья (участки, цехи) по изготовлению инструментов, складские и комплектующие подразделения (центральный инструментальный склад, цеховые инструментально-раздаточные кладовые); подразделения по восстановлению и ремонту инструментов; подразделения по инструментообеспечению рабочих мест.

Организация инструментального хозяйства. Задачи и объем работ по организации инструментального хозяйства определяются особенностями основного производства, сложностью выпускаемой продукции, используемым оборудованием, масштабами изготовления однотипной продукции и степенью ее новизны.

Вместе с тем от уровня организации этого хозяйства и качества инструмента зависят интенсивное использование оборудования, технологические параметры его работы, уровень плодотворности труда и в целом результаты работы всего предприятия.

Сложность организации и планирования производства и эксплуатации инструментов обуславливается огромной номенклатурой оснастки, высокими требованиями к ее качеству и стойкости, большим влиянием инструментального хозяйства на экономику предприятия. Так, на долю проектирования, и изготовления технологической оснастки при освоении новых предметов торговли приходится более 80% трудоемкости всех работ по подготовке производства. Для изготовления и сборки новой конструкции автомобиля, например, необходим комплект инструментария, включающий до 20 000 типов режущего, измерительного и вспомогательного инструмента. Показателем технической оснащенности служит коэффициент оснастки, определяемый как отношение количества используемого инструмента к числу рабочих мест.

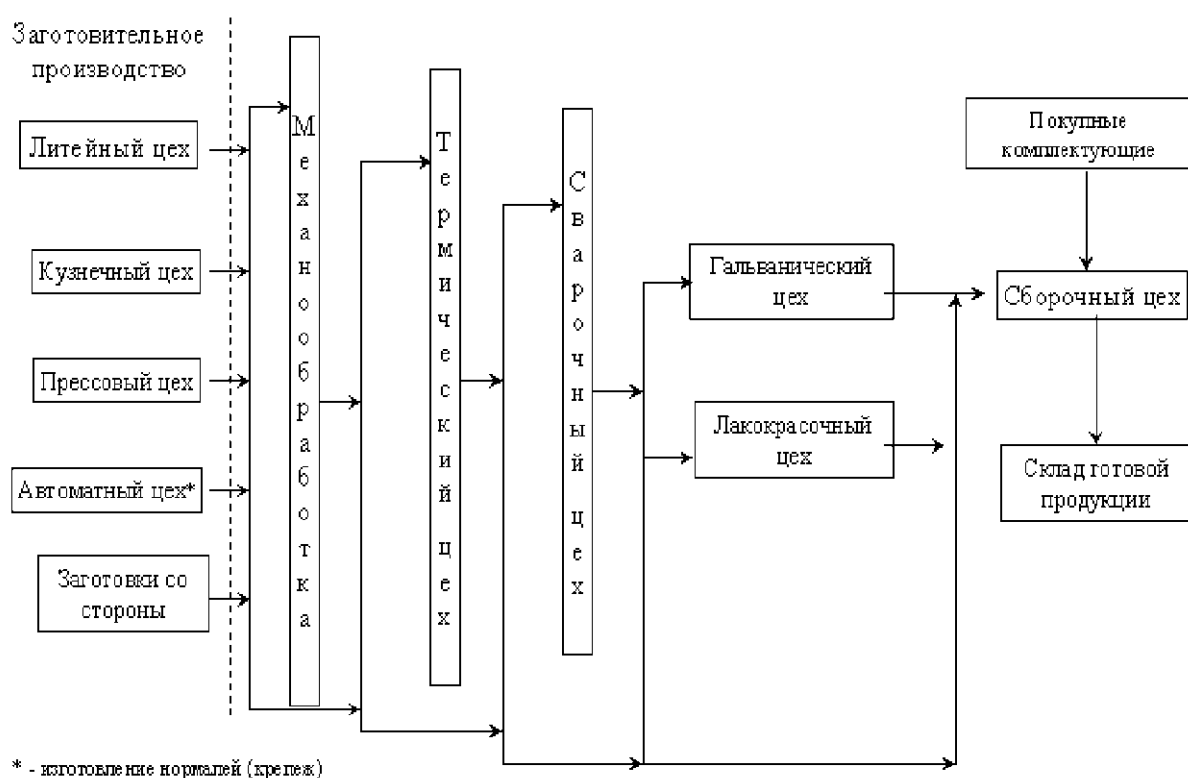
Основными задачами организации инструментального хозяйства являются:



Рис. 2.1. Элементы инфраструктуры предприятия

- определение потребности и планирование обеспечения предприятия оснасткой;
- обеспечение предприятия покупной оснасткой, организация и реализация связей по кооперации производства оснастки с предприятиями;
- подготовка производства и изготовление оснастки на предприятии, ее испытание и отладка;
- нормирование затраты оснастки;
- организация эксплуатации оснастки и технический надзор за ее эксплуатацией;
- обеспечение рабочих мест оснасткой;
- организация учета и хранение оснастки;
- организация эксплуатации стандартной и переналаживаемой оснастки и обеспечение ее максимально рационального применения;
- восстановление оснастки;
- контроль за внедрением оснастки, учет и анализ эффективности ее использования;
- совершенствование организации обеспечения производства оснасткой.

Организация ремонтного хозяйства. Основной задачей функционирования ремонтного хозяйства предприятия является обеспечение бесперебойной эксплуатации оборудования. Служба ремонтного хозяйства в системе управления предприятием подчинена главному инженеру. В ее состав входят: ремонтно-восстановительная база предприятия, склады, цехи и общезаводские отделы ремонтного хозяйства



* - изготовление нормалей (крепёж)

Рис. 2.2. Схема структуры ремонтного хозяйства

(технологический, оборудования, диспетчерский) (рис 2.2.).

В зависимости от масштабов производства ремонтно-восстановительная база предприятия может содержать ремонтно-механический цех, выполняющий технологического оборудования; ремонтно-строительный цех, выполняющий ремонт зданий, сооружений, производственных и складских служебных помещений; электроремонтный цех, подчиненный главному энергетик и выполняющий ремонт энергооборудования, а также склады оборудования и запасных частей. Кроме того, в цехах целесообразно создание ремонтных

баз, подчиненных цеховому механику, главной задачей которых является поддержание в работоспособном состоянии технологического оборудования, осуществление профилактических осмотров, разнообразных ремонтных работ.

Общезаводские отделы ремонтного хозяйства подчиняются главному механику наряду с ремонтно-механическим и ремонтно-строительным цехами. Вместе с этими подразделениями в его службе можно организовать бюро планово-предупредительного ремонта и планово-производственное бюро.

Характерными работами для ремонтного хозяйства предприятия являются:

- паспортизация и аттестация оборудования;
- разработка технологических процессов ремонта и их оснащения;
- планирование и выполнение работ по техническому обслуживанию и ремонту оборудования;
- модернизация оборудования.

Виды ремонтных работ. Одним из условий эффективной организации работы любого предприятия является наличие отлаженного механизма выполнения ремонтных работ. Чем ниже удельный вес издержек на ремонт, обслуживание и содержание оборудования в исходной стоимости продукции, тем выше эффективность производства и самого ремонтного хозяйства. Для предупреждения нерациональных потерь в производстве и сокращения расходов на ремонт служит система планово-предупредительного ремонта.

Системой планово-предупредительного ремонта называется совокупность различного вида работ по техническому уходу и ремонту оборудования, проводимых по заранее составленному плану с целью обеспечения наиболее эффективной эксплуатации оборудования. Таким образом, работы по уходу, надзору, обслуживанию и ремонту оборудования с целью предотвращения нарастающего амортизации, предупреждения аварийных ситуаций и, как следствие, поддержания оборудования в постоянной готовности к работе является сущностью системы планово-предупредительного ремонта. В ее основе заложены работы по техническому обслуживанию оборудования и по выполнению плановых ремонтов - текущих, средних и капитальных.

Техническое обслуживание включает работы по осмотру оборудования, проверке на точность, промывке, смазке и т.д. Эти виды работ выполняются по заранее составленному графику и носят аperiodический характер с четко выраженной повторяемостью.

Плановые ремонты по содержанию выполняемых работ, трудоемкости и периодичности подразделяются на текущий, средний и капитальный.

Текущий ремонт осуществляется в процессе эксплуатации оборудования путем замены отдельных деталей, частей с последующей проверкой на точность, центровкой и т.п.

Средний ремонт носит более расширенный и углубленный характер, поскольку связан с заменой основных деталей, узлов, трущихся поверхностей. Капитальный ремонт представляет собой самый трудоемкий, длительный и дорогостоящий процесс, связанный с полной заменой основных деталей, узлов, разборкой двигателей, трансформаторов. Капитальный ремонт, как правило, сопровождается снятием оборудования с фундамента, с последующей сборкой и испытанием.

Система планово-предупредительного ремонта имеет профилактическую сущность. Однако в практике эксплуатации оборудования возникают аварийные ситуации, связанные с отказом техники, неполадками. Издержки, связанные с устранением последствий аварий, относятся к внеплановым затратам и сказываются на результативности работы предприятия негативным образом.

Система планово-предупредительного ремонта строится на использовании следующих нормативов:

- ремонтные циклы и их структура;
- длительность межремонтных периодов и периодичность технического обслуживания;
- категории сложности ремонта;
- нормативы трудоемкости;
- нормы запаса деталей и оборотных узлов.

Материально-техническое снабжение предприятия. Основной задачей службы материально-технического снабжения является своевременное и бесперебойное обеспечение предприятия сырьем и материалами, комплектующими и сопутствующими предметами торговли, разнообразными средствами производства при использовании эффективной и рациональной схемы их закупки.

Служба (отдел) материально-технического снабжения представляет собой организационно-структурное подразделение предприятия, в обязанности которого входят поставка на предприятие основных и вспомогательных материалов, топлива,

покупных полуфабрикатов, инструментов и технологической оснастки, оборудования, станков, аппаратов и агрегатов. В состав звеньев системы материально-технического снабжения входят отдел материально-технического снабжения и находящиеся в его подчинении снабженческие склады.

Характерными видами деятельности служб материально-технического снабжения являются: классификация и индексация материалов, нормирование затрат и запасов материалов, определение потребности предприятия в материалах, организация складского хозяйства и системы обеспечения цехов средствами производства.

Транспортное хозяйство. Основной задачей организации и функционирования транспортного хозяйства на предприятии является своевременное и бесперебойное обслуживание производства транспортными средствами по перемещению грузов в ходе производственного процесса.

Виды транспорта. По своему назначению транспортные средства могут быть подразделены на внутренний, межцеховой и внешний транспорт. Внешний транспорт обеспечивает связь предприятия, его материально-технических складов, складов готовой продукции с предприятиями-поставщиками, контрагентами, станциями железнодорожного, водного и воздушного транспорта.

Межцеховой транспорт выполняет функции связующего звена между цехами предприятия, его складами, службами и другими производственными объектами.

Внутрицеховой транспорт перемещает грузы в цехе в ходе производственного процесса, осуществляя движение сырья, материалов и комплектующих деталей и узлов не только от склада к рабочим местам, но и между рабочими местами, а также контрольными постами.

На предприятиях находят применение, различные виды транспортных средств, начиная с железнодорожного, автомобильного, подъемно-транспортного и кончая конвейерами разнообразного вида, типа и назначения.

Структура транспортного хозяйства зависит от многих факторов, основными из которых являются следующие: объем внутривозовских и внешних перевозок, тип производства, масса и

габариты изготавливаемой продукции, уровень кооперированных связей. Эти факторы влияют на состав подразделений службы транспортного хозяйства предприятия. Если, например, в ходе производства возникает

необходимость частого использования в качестве внепроизводственного транспорта железнодорожных или автомобильных средств, то следует отдельно сформировать соответствующие цеха, кроме того, целесообразно создать цеха или участки безрельсового транспорта и электротранспорта с соответствующей ремонтной базой, техническим обслуживанием и заправкой.

К транспортным средствам непрерывного действия относятся конвейеры, которые нашли широкое распространение на предприятиях, относящихся к массовому и крупносерийному производству.

Система сбыта продукции. Организация сбыта продукции является завершающей стадией производственного цикла. В условиях рыночной экономики это один из важнейших этапов работы всего предприятия и каждого работника.

Сбыт продукции оказывает влияние на ход производства. Для создания четкой, ритмичной работы предприятия следует уделять внимание равномерному распределению объемов производства по кварталам и месяцам с тем, чтобы продукция ритмично поступала в товаропроводящую сеть. В конечном итоге результативность хозяйственной деятельности предприятия определяется выполнением договоров по номенклатуре и срокам поставок.

Особенности процесса реализации. Процесс реализации продукции можно разделить на четыре периода. Первый период фактически сводится к заключению договоров на поставку продукции. Второй включает составление плана реализации продукции и остатков нереализованной продукции на складе отдела сбыта предприятия. В третьем периоде реализации происходит отгрузка продукции потребителям. Важное значение этот период имеет при оценке выполнения долгов по реализации продукции с учетом соблюдения предприятием условий подписанных договоров-поставок. Процесс реализации заканчивается четвертым периодом, который характеризуется поступлением денег на расчетный счет предприятия-поставщика.

70

На процесс реализации оказывают влияние многие факторы, среди которых можно назвать следующие:

- установленные сроки поставки продукции;
- увеличение выпуска продукции за счет прироста и улучшения использования производственных мощностей и основных фондов;
- плодотворность труда;
- ввод в действие новых мощностей и оборудования; -обеспечение равномерной загрузки производственных подразделений;
- повышение серийности производства; -количество рабочих дней в каждом квартале; -сезонность и сменность работы; -сезонность реализации продукции;
- возможность выбытия основных фондов, а также остановки отдельных цехов по различным производственно-техническим или организационным причинам;
- снятие с производства устаревших, нерентабельных предметов торговли, не находящих потребителей.

Решение проблемы повышения надежности, стабильности и доходности производства диктует необходимость создания действенного структурного подразделения предприятия по реализации продукции. Данное подразделение может быть представлено товаропроводящей сетью, в состав которой входят магазины оптовой и розничной торговли, сеть фирменных магазинов и товарных баз. Предприятие может воспользоваться услугами посредников.

2.2. Тенденции развития производственной инфраструктуры

В современных условиях повышенные требования к обслуживанию производства предъявляются вследствие перехода предприятия на новые экономические условия, отличительной чертой которых является экономия производственных ресурсов. Это диктует увеличение непрерывности производственных процессов, конструктивное и технологическое совершенствование выпускаемой продукции, улучшение

71

использования основных фондов и оборотных средств. Поэтому специализация функций обслуживания должна играть особую роль в организации инфраструктуры предприятия.

Концентрация производства инструмента и технологической оснастки на основе крупных инструментальных цехов, а также создание специальных служб обслуживания ремонтными работами, подъемно-транспортными, служб снабжения и сбыта продукции, несомненно, повысит значимость и эффективность инфраструктуры производства.

В настоящее время вспомогательные производства и обслуживающие хозяйства в рамках одного предприятия могут получить все возможности для функционирования в полном объеме. Однако это довольно дорогостоящие и трудоемкие работы. Сложность еще заключается в том, что хозяйства инфраструктуры вынуждены производить для собственного потребления в неспециализированных условиях инструменты, технологическую оснастку, выполнять все виды ремонтных работ, в том числе и капитальный, изготавливать сменные узлы и детали. Материальные издержки на содержание вспомогательных и обслуживающих хозяйств такого масштаба могут быть в несколько раз выше, чем на выполнение аналогичных работ специализированными организациями.

Решить проблему снижения издержек на содержание и эксплуатацию служб инфраструктуры можно размещением заказов на обслуживание предприятия специализированными хозяйствами.

Спрос на подобного рода услуги создаст условия для формирования целой сети организаций и предприятий по ремонту оборудования, изготовлению сменных деталей и узлов, производству технологической оснастки, монтажу подъемно-транспортного и складского оборудования. Новое развитие получит инструментальная промышленность, так как в условиях специализированного производства дешевле и качественнее можно организовать выпуск стандартного инструмента, освободив предприятия-потребители от его изготовления.

В области энергетического обслуживания целесообразнее всего заключить длительный контракт на обслуживание с крупными производителями на поставку электро- и

72

теплоэнергии, инертных газов, технического кислорода, природного газа и других энергоносителей.

Ремонтные работы требуют особого внимания, поскольку их выполнение трудоемко и дорогостояще. В силу этих обстоятельств капитальный ремонт следует осуществлять с помощью специализированной ремонтной организации, а текущее обслуживание проводить собственными силами.

Механизация транспортных, погрузочно-разгрузочных и складских работ является самой застарелой проблемой некоторых предприятий. Наличие в структуре предприятия полностью механизированных, а тем более автоматизированных складов, несомненно, повысит значимость инфраструктуры. Однако принцип экономической целесообразности и в этом случае должен носить главенствующий характер. Относительно

транспортного хозяйства и перспектив его развития следует отметить, что организация крупных транспортных предприятий даст значительный результат в том случае, если будет осуществлено обслуживание предприятий на основе так называемого кустового расположения потребителей. Это обеспечит значительную экономию бензина, горюче-смазочных материалов, запасных частей.

Отмеченные тенденции развития инфраструктуры предприятия представляют интерес для действующих производств. Однако их не могут не заботить вопросы оперативности в техническом обслуживании, и с этой точки зрения наличие в структуре предприятия подразделений инфраструктуры должно отвечать потребностям и целям эффективного функционирования производства.

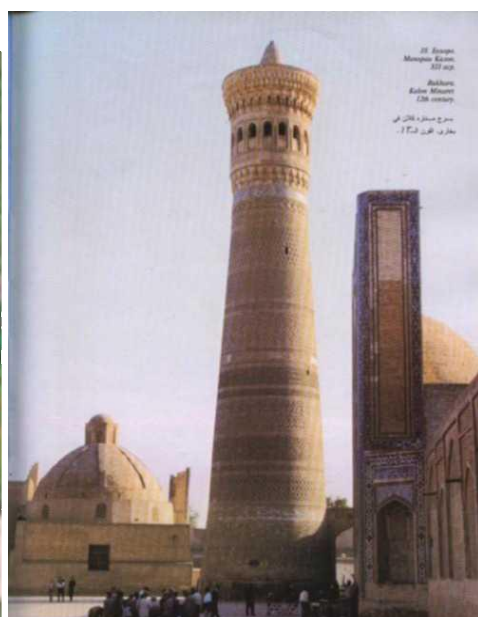
2.3. Туристическая инфраструктура

Туристическая инфраструктура представляет собой комплекс действующих сооружений и сетей производственного, социального и рекреационного назначения, предназначенный для функционирования сферы туризма.

Инфраструктура туризма является неотъемлемой частью индустрии туризма, в составе которой выделено два элемента.

Первый элемент - индустрия гостеприимства, куда следует отнести предприятия, предоставляющие услуги по размещению и питанию. Второй элемент индустрии туризма является инфраструктурной составляющей, которая представляет собой трехуровневую систему.

Первый уровень инфраструктуры туризма представлен производственной инфраструктурой - комплексом действующих сооружений, зданий, транспортных сетей, систем, непосредственно не относящихся к производству турпродукта (в отличие от структур двух последующих уровней), но необходимых для предоставления туристских услуг, транспорт, связь, энергетика, коммунальное хозяйство, финансы, страхование, безопасность.



Второй и третий уровни туристской инфраструктуры формируют предприятия и организации, непосредственно участвующие в туристской деятельности и формировании турпродукта. Ко второму уровню относятся те структуры, которые могут существовать и без туристов,

но деятельность которых расширяется при нахождении в местах пребывания туристов. Это предприятия по прокату автомобилей, таксопарки; кафе и рестораны; спортклубы, музеи, театры и кинотеатры, выставочные залы, цирки, зоопарки, казино и т.д.

2.4. Транспортная инфраструктура

Инструментом увязки развития производительных сил и транспортной инфраструктуры является транспортно-экономический баланс. При разработке транспортно-экономического баланса расчетные перспективные пропускные и провозные мощности коммуникаций и транспортных узлов, а также приоритетные направления территориального развития инфраструктуры увязываются с долгосрочными перспективами развития производительных сил, регионов, внешней торговли.

При разработке транспортно-экономического баланса должна учитываться транспортная деятельность, осуществляемая вне рынка транспортных услуг, а также удовлетворение транспортных потребностей за счет использования автомобилей, находящихся в личном пользовании.

Транспортно-экономический баланс является основой для модернизации и развития опорной транспортной сети, для разработки региональных транспортных программ, а также планов и программ развития отдельных видов транспорта.

Транспортная инфраструктура модернизируется на основе следующих принципов:

- приоритетность ликвидации разрывов и очевидных "узких мест", модернизации и развития уже имеющихся мощностей по сравнению с новым строительством;
- оптимально необходимое отчуждение земель для транспортных нужд, локализация и снижение негативных ландшафтных изменений, эффекта фрагментации территорий и загрязнения природных сред;
- максимальное использование объектов и коммуникаций для обеспечения внутренних, внешнеторговых и транзитных перевозок;
- увязка развития транспортной инфраструктуры с развитием коммуникаций энергетики, связи, других инфраструктурных отраслей;
- экономия ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;
- координация развития инфраструктуры различных видов транспорта;
- развитие транспортной инфраструктуры в городах в соответствии с рациональными принципами градостроительства и планирования землепользования;
- специализация крупнейших объектов инфраструктуры сходного назначения, недопущение или ограничение конкуренции крупнейших инфраструктурных объектов;
- обеспечение необходимого резервирования земель для перспективного развития опорной транспортной сети;
- максимальная концентрация бюджетных и привлекаемых ресурсов на приоритетных проектах и всемерное ускорение их реализации, в том числе, с привлечением для этой цели иностранных заимствований.

Основой пространственной модели развития транспортной инфраструктуры являются транспортные коридоры. Транспортные коридоры, в полосе которых размещаются коммуникации опорной транспортной сети, стыкуются с международными транспортными коридорами европейской и азиатской транспортных сетей.



Системное развитие международных и внутренних транспортных коридоров позволит:

- сохранить и развить единое политическое, экономическое и оборонное пространство Республики Узбекистан;
- решить комплекс геостратегических задач, усилив позиции страны как качества транспортного моста между Европой, Азией и Америкой;
- добиться концентрации и экономии ресурсов за счет сооружения объектов многоцелевого назначения;
- стимулировать комплексное освоение перспективных сырьевых баз;
- способствовать выравниванию социально-экономического развития регионов.

Важнейшей составной частью опорной транспортной сети являются пограничные переходы. Основными направлениями развития системы пограничных переходов являются:

- определение оптимального количества и размещения пограничных переходов на коммуникациях различных видов транспорта,
- модернизация и увеличение пропускной способности наиболее загруженных и ликвидация малодеятельных пограничных переходов;
- разработка транспортно-таможенных технологий, обеспечивающих максимальную скорость выполнения необходимых процедур при пересечении людьми, грузами и транспортными средствами государственной границы Узбекистана;
- унификация и интеграция управления системой пограничных переходов.

Определенные коммуникации и объекты инфраструктуры могут закрепляться в государственной собственности. Закрепление инфраструктуры в государственной собственности:

- обуславливается, прежде всего, стратегической значимостью соответствующих объектов, обеспечивающих безопасное и экологически устойчивое функционирование транспортной системы;
- не исключает наличия негосударственного оператора данного объекта инфраструктуры;
- заменяется по мере развития рыночных отношений поэтапной приватизацией инфраструктуры с обременением владельцев определенными долгами перед государством. Объекты и коммуникации транспортной инфраструктуры

могут относиться к инфраструктуре общего и необщего пользования. Принадлежность к инфраструктуре общего или необщего пользования не связана с формой собственности инфраструктуры.



к операторам инфраструктуры общего пользования устанавливаются действующим законодательством и контролируются государством.

Финансирование инфраструктуры основывается на следующих принципах:

- финансирование за счет государственного бюджета содержания, эксплуатации и простого воспроизводства объектов инфраструктуры, находящихся в государственной собственности;
- обеспечение гарантированной сохранности опорной транспортной сети в условиях растущей нагрузки на нее за счет адекватного бюджетного финансирования и отказа от остаточного принципа выделения бюджетных средств;
- модернизация и создание новых объектов инфраструктуры на основе сочетания бюджетного финансирования с привлечением заемных и частных инвестиционных средств. Перспективная модель финансирования инфраструктуры

должна быть ориентирована на создание условий для повышения ее инвестиционной привлекательности.

Соответствующими мерами являются:

- налоговые преференции (в частности, по имущественным налогам) при налогообложении объектов и систем транспортной инфраструктуры;
- повышение доступности кредитных ресурсов для реализации инвестиционных инфраструктурных проектов за счет субсидирования части банковских процентных ставок из средств государственного бюджета, а также государственных гарантий по кредитам;
- предоставление государственных гарантий по привлекаемым для финансирования наиболее значимых инвестиционных проектов капиталам отечественных и иностранных инвесторов;
- содействие в организации консорциумов и других объединений инвесторов для финансирования капиталоемких проектов, в том числе с участием иностранных инвесторов;
- учет особенностей транспортной инфраструктуры при установлении условий заимствования и землеотвода;
- расширение элементов платности пользования инфраструктурой для покрытия соответствующих эксплуатационных затрат.

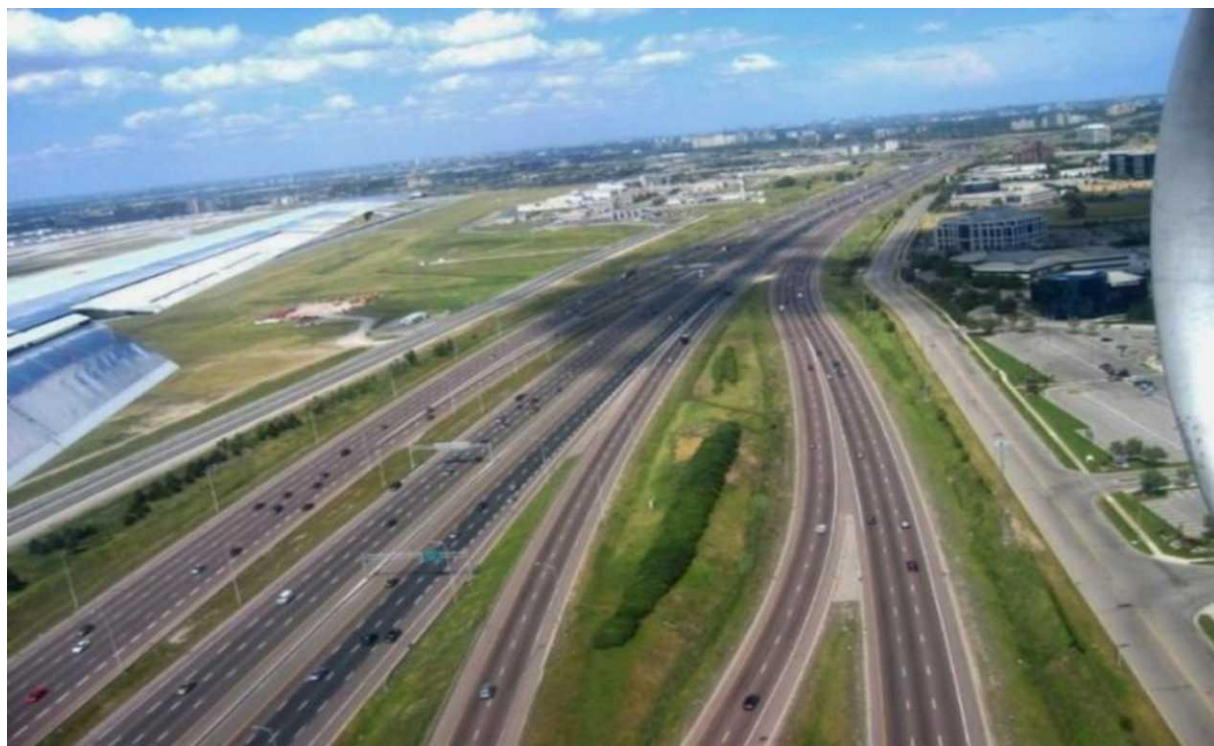
Перспективным направлением привлечения негосударственных средств для финансирования транспортной инфраструктуры является государственно-частное партнерство.

Для применения форм государственно-частного партнерства (концессий, схем «построил - используй - передай», долгосрочной ренды и других) предусматривается:

- разработка нормативной правовой базы для применения механизмов государственно-частного партнерства;
- создание системы управления и организационно-экономической модели государственно-частного партнерства в транспортном секторе;
- определение сегментов транспортной инфраструктуры, для развития которых целесообразно применение данных механизмов;
- обеспечение прав и ответственности участников процесса государственного частного партнерства в природоохранных и экологических аспектах реализации капиталоемких проектов.

Дорожная инфраструктура. Дорожная инфраструктура, в составе транспортной системы являлась одним из многих объектов изучения в исследованиях отечественных и зарубежных ученых.

Отечественная дорожная наука зарождалась в 30-е годы XX века, до 80-х годов проводились серьезные исследования в области развития автодорожной сети, проектирования и строительства автодорог, направленные на снижение начальной стоимости перевозок и повышение безопасности дорожного движения. В настоящее время, дорожной инфраструктуре, как одному из важных элементов транспортной инфраструктуры, во всех странах и на всех уровнях государственного управления уделяется большое внимание и в нашей стране.



Все элементы дорожной инфраструктуры состоят на балансе территориальных дорожных служб (управлений), осуществляющих их эксплуатацию в границах региона. Совокупность элементов дорожной инфраструктуры, ограниченных административными границами региона, представляет собой региональную дорожную инфраструктуру. Слабо развитая дорожная инфраструктура является одним из основных лимитирующих факторов роста экономики региона.

2.5. Транспортная система в Узбекистане

Перевозки грузов. В 2010 году в Узбекистане всеми видами транспорта перевезено 1173,2 млн. т грузов, что составляет 109,9 процента к уровню 2009 г. Вместе с тем, грузооборот в республике остался на уровне 2009 г. и составил 75,8 млрд. т/км.

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта характеризуются следующими данными (2.5.1. - таб.):

Автомобильным транспортом перевезено 1062,6 млн.тн грузов, что на 10,8 процента больше, чем в январе-декабре 2009г. Грузооборот увеличился на 5,7 процента и составил 24,5 млрд. т/км.

Грузооборот автомобильного транспорта индивидуальных предпринимателей превысил уровень января-декабря 2009 г. на 9,4 процента и составил 17,7 млрд. т/км. Доля частных грузоперевозчиков в общем объеме грузооборота автомобильного транспорта составила 72,1 процента, против 69,7 процента в январе-декабре 2009 г.

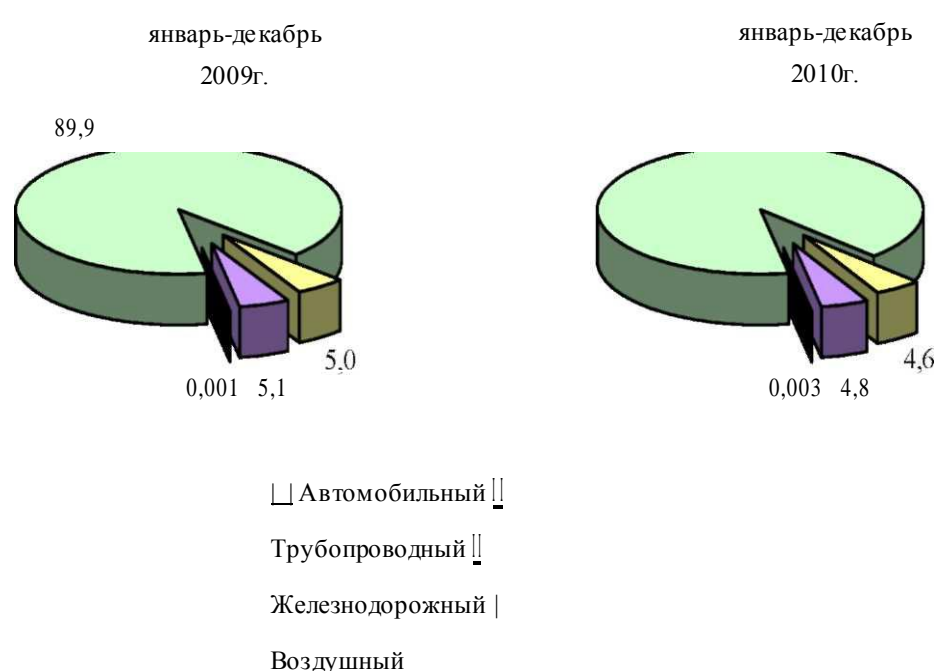
Отправление грузов воздушным транспортом составило 29,4 тыс. т, что выше уровня января-декабря 2009 г. на 84,9 процента, грузооборот увеличился на 63,3 процента и составил 168,0 млн. т/км. Грузооборот магистральных трубопроводов снизился на 4,8 процента и составил 28,9 млрд. т/км.

2.5.1- таблица.

Перевозки грузов и грузооборот по видам транспорта (2010 г.)

	2010г.	в % к 2009г.
Перевезено грузов, млн. тн	1173,2	109,9
железнодорожным	56,9	103,9
автомобильным	1062,6	110,8
воздушным, тыс. тн	29,4	184,9
трубопроводным	53,7	101,3
Грузооборот транспорта, млрд. тн-км	75,8	100,0
железнодорожного	22,2	100,2
автомобильного	24,5	105,7
воздушного, млн. тн-км	168,0	163,3
трубопроводного	28,9	95,2

Структура перевозок грузов по видам транспорта в республике состоит из нижеследующих (



2.5.1 - рис).

2.5.1- Рис. Структура перевозок грузов по видам транспорта.

(в % к общему объему перевозок грузов)

2.5.2 - таблица Объем погрузки основных видов грузов

магистральным железнодорожным транспортом за 2010 года

	тыс. т	в % к 2009г.
Грузы - всего	56869,3	103,9
из них:		
каменный уголь	2751,2	108,0
нефтяные грузы	13714,6	98,3
черные металлы	1001,9	84,0
лом черных металлов	1009,9	97,8
химические и минеральные удобрения	4411,5	80,2
строительные грузы	6748,8	82,3
цемент	6007,8	136,7
лесные грузы	116,1	82,5
зерно и продукты перемола	1482,9	101,5

Перевозки пассажиров

Перевозки пассажиров всеми видами транспорта по сравнению с январем-декабрем 2009 г. увеличились на 6,2 процента и составили 6045,3 млн. человек. Пассажиروоборот увеличился на 9,0 процента и составил 77,2 млрд. пасс/км.

2.5.3 - таблица

Перевозки пассажиров и пассажинооборот по видам транспорта за 2010 г.⁸.

	2010 г.	в % к 2009 г.
Перевезено пассажиров, млн. человек	6045,3	106,2
железнодорожным	14,6	103,2
автомобильным	5935,8	106,6
воздушным	1,9	124,7
городским электрическим	93,0	87,7
Пассажинооборот, млн. пасс-км	77240,4	109,0
железнодорожного	2920,0	110,9
автомобильного	67954,1	108,5
воздушного	5768,3	117,0
городского электрического	598,0	91,0

Наибольший удельный вес в перевозках пассажиров приходится на автомобильный транспорт - 98,2 процента, в пассажинообороте - 88,0 процента.

Отправление пассажиров на железнодорожном транспорте увеличилось на 3,2 процента и составило 14,6 млн. человек, пассажинооборот возрос на 10,9 процента и составил 2920,0 млн. пасс/км.

Воздушным транспортом перевезено 1921,4 тыс. человек, что на 24,7 процента больше, чем в январе-декабре 2009 г., пассажинооборот составил 5768,3 млн. пасс/км или на 17,0 процента выше соответствующего периода 2009 года.

Снизилась перевозка пассажиров троллейбусным (на 67,8 процента), трамвайным (на 22,1 процента) и метрополитенным (на 3,5 процента) транспортом.

2.6. Рынок товаров и услуг в Узбекистане

В 2010 году оборот розничной торговли составил 21448,9 млрд. сум или 14,7 процента к уровню аналогичного периода 2009 года. В структуре оборота розничной торговли доля продовольственных товаров составила 48,8 процента, непродовольственных товаров - 51,2 процента, в 2009 году - 47,3 и 52,7 процента соответственно (2.6.1 - таб.).

2.6.1 - таблица Структура розничного товарооборота по формам собственности (2010 г.)⁹

	млрд. сум	в %, к 2009г.
Всего	21448,9	114,7
негосударственная	21422,4	114,7
из нее частная собственность граждан	15917,6	116,4
государственная	26,5	89,9

Оборот розничной торговли торгующих предприятий составил 9342,8 млрд. сум или увеличился на 15,6 процента по сравнению с 2009 г. В структуре розничной торговли товарооборот торгующих предприятий составил 43,5 процента.

Розничный товарооборот торговых предприятий в сельской местности составил 23,5 процента общего товарооборота торговых предприятий. Продажа сельскохозяйственной продукции и скота на дехканских рынках возросла на 14,7 процента и достигла 7330,6 млрд. сум, удельный вес продаж в обороте розничной торговли составил 34,2 процента.

Товарооборот неформального сектора (вещевых и специализированных рынков) составил 4775,5 млрд. сум или на 12,9 процента выше уровня 2009 года. Удельный вес неформального сектора в общем объеме товарооборота составил 22,3 процента (2.6.2 - таб.).

2.6.2 - таблица. Структуру оборота розничной торговли в 2010 г.

	млрд. сум.	в % к 2009г.	в % к итогу
Всего	21448,9	114,7	100,0
торговых предприятий	9342,8	115,6	43,5
рынков	12106,1	114,0	56,5
из них:			
вещевых и специализированных	4775,5	112,9	22,3
дехканских (продовольственных)	7330,6	114,7	34,2

Услуги населению.

Объем платных услуг, оказанных населению в Узбекистане в 2010 году составил 7919,8 млрд. сум или 113,4 процента к уровню 2009 г. Основная часть платных услуг населению оказана официальным сектором экономики, что составила 5102,8 млрд. сум (64,4 процента общего объема) или увеличилась на 13,9 процента.

Объем платных услуг населению, оказанных индивидуальными предпринимателями, возрос на 12,3 процента и составил 2817,0 млрд. сум, удельный вес в общем объеме платных услуг - 35,6 процента. В общем объеме платных услуг, оказанных населению, доля негосударственного сектора составила 78,1 процента (2.6.3 - таб.).

2.6.3 - таблица

Платные услуги, оказанные населению хозяйствующими

субъектами по формам их собственности, за 2010 г¹⁰.

	млрд. сум.	в % к итогу
Всего	7919,8	100,0
негосударственная	6185,4	78,1
из нее:		
частная собственность граждан	3046,4	38,5
государственная	1734,4	21,9

В общем объеме платных услуг бытовые услуги составили 10,0 процента или 789,5 млрд. сум. Их реальный объем увеличился на 14,9 процента. В сфере бытовых услуг 88,7 процента занимают услуги, оказанные индивидуальными предпринимателями. Объем услуг этого сектора составил 700,7 млрд. сум, возрос - на 19,4 процента.

Общий объем рыночных услуг в республике по всем видам экономической деятельности за 2010 г. составил 31785,8 млрд. сум, в том числе в сельской местности - 7863,7 млрд. сум или 24,7 процента от общего объема оказанных услуг. По сравнению с 2009 г. реальный прирост рыночных услуг составил 13,2 процента (2.6.4 - таб.).

2.6.4 - таблица. Производство рыночных услуг по

видам за 2010 г¹¹.

	млрд. сум.	в % к 2009г.	в % к итогу
Услуги - всего	31785,8	113,2	100,0
в том числе по основным видам:			
Торговли и питания	5793,2	115,7	18,2
Транспортные	10031,3	107,1	31,6
Связи и информатизации, включая услуги информационно- ресурсных центров	2039,6	129,0	6,4
Финансовые, включая предоставление микрокредитов	2731,0	122,6	8,6
Туристско-экскурсионные	46,8	112,7	0,2

Услуги гостиниц	96,0	109,0	0,3
Коммунальные	3827,4	99,1	12,0
Бытовые	551,4	121,8	1,7
Ремонт автомобилей и иной техники	321,1	124,4	1,0
Прочие, включая услуги детских оздоровительных и спортивных учреждений	6348,0	120,5	20,0

Высокие темпы роста достигнуты по услугам связи и информатизации, включая услуги информационно-ресурсных центров - 129,0 процента, ремонта автомобилей и иной техники - 124,4 процента, финансовым услугам, включая предоставление микрокредитов - 122,6 процента, бытовым услугам - 121,8 процента, услугам внутренней торговли и питания - 115,7 процента.

В структуре услуг преобладали услуги транспорта (31,6 процента от всех услуг), торговли и питания (18,2 процента), коммунальные (12,0 процента), финансовые, включая предоставление микрокредитов (8,6 процента), связи и информатизации, включая услуги информационно-ресурсных центров (6,4 процента).

ГЛАВА III: СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЕГО СУЩНОСТЬ

3.1. Что такое социальная инфраструктура

Термин инфраструктура вошел в научный лексикон в конце 40-х годов XX века и первоначально означал комплекс вспомогательных сооружений, обеспечивающих успешное взаимодействие различных родов войск. Но уже в 50-х годах ученые обратились к этому понятию для объяснения процессов экономической жизни. Одним из первых американский экономист П.Розенштейн-Родан определил инфраструктуру как совокупность условий, способствующих благоприятному развитию частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности населения. Постепенно данный термин стал широко использоваться при изучении экономической, а затем социальной жизни. Важным моментом в ее трактовке стало не просто материально-техническое ее воплощение, но и оценка людьми, населением ее качества, степени удовлетворения их потребностей.

Анализ генезиса идей о социальной инфраструктуре дает возможность утверждать, что этому аспекту жизнедеятельности людей и общества было уделено внимание задолго до обозначения самого явления в виде строгого понятия. Так, говоря о предпосылках становления и функционирования национального хозяйства, А.Смит постоянно выделял материальные условия, которые создавали возможность рациональной организации производства. О создании условий для жизнедеятельности ратовали утописты А.Сен-Симон, Ш.Фурье, а Р.Оуэн даже пытался воплотить в действительность идею об обеспечении культурно-бытовых потребностей людей.

Однако в течение XIX века об условиях эффективного функционирования производственных организаций речь фактически не шла. Производство стихийно развивалось и направлялось господствующими общественными отношениями. Иначе и быть не могло. В этот период условия, обеспечивающие его развитие, рассматривались как нечто заданное, с чем не

особенно следует считаться или считаться только в той мере, в которой это влияло на конкурентоспособность (близость к транспортным путям, дешевая энергия и некоторые другие).

Проблема условий эффективной производственной деятельности выдвинулась самой логикой исторического развития. По мере усложнения хозяйственных связей предприниматели вынуждены были заняться вопросами организации инфраструктуры в рамках национального хозяйства. С этого времени инфраструктура (осознанно, а чаще неосознанно) стала восприниматься в качестве компонента промышленного, а затем и сельскохозяйственного производства.

Тесное переплетение объективных закономерностей и экономических интересов проявилось в постепенном формировании элементов инфраструктуры, прежде всего обеспечивающих трудовую деятельность человека, т.е. выполняющих некоторые социальные функции. Дальнейшее развитие инфраструктуры было связано с растущей потребностью в создании необходимых условий для жизнедеятельности не только самого работника, но и его семьи. Представление о социальных аспектах инфраструктуры еще более расширилось, отразив новую ступень в развитии производства. Так, при строительстве поселка Томпсон в Канаде на базе никелевого месторождения сразу был сделан расчет, что соотношение между занятыми на производстве и жителями составит 1:3,5. В соответствии с этим и формировалась социальная инфраструктура.

Бум образования, начавшийся почти во всех странах в 50- 60-х годах, остро поставил вопрос об инфраструктуре образования, особенно среднего и профессионального (Ф.Кумбс, 1970). Кроме того, сложилась ситуация, когда при сокращении рабочего времени возникла возможность более рациональной организации свободного времени, более полного удовлетворения материальных и духовных потребностей, что можно было достичь при наличии условий, которые уже прямо влияли на эффективность производства и имели относительно самостоятельное значение.

Одновременно ученые предприняли усилия по осмыслению роли социальной инфраструктуры. В решении этой задачи

90

участвовали специалисты разных научных направлений - демографы, экономисты, экономгеографы, социологи и архитекторы, стремившиеся в своем поиске ответить на насущные вопросы общественного развития. Что касается архитекторов, то, если не считать стихийной практики создания инфраструктуры, первые попытки планомерной работы относятся к концу XIX века. В процессе подготовки к Международной выставке в Чикаго (1893 г.) при рассмотрении проблем "cityplanning" были разработаны проекты совершенствования городского ландшафта, которые вызвали необходимость учитывать социально-экономические аспекты развития территории.

Следующий этап в развитии идей инфраструктуры территории связан с именами английского урбаниста Э.Ховарда и французского архитектора Т.Гарнье. Если Э.Ховард выступил с теорией города-сада, имеющего комплексы промышленной, обслуживающей и жилищной застройки, окруженные пригородной зоной сельскохозяйственных площадей, то Т.Гарнье предложил проект индустриального города, состоящего из специализированных функциональных зон (промышленной, обслуживающей, отдыха и жилой), разделенных зелеными поясами. Как в первой, так и во второй концепциях, оказавших огромное влияние на современную урбанистику и экологию, было предусмотрено развитие инфраструктуры, в том числе и социальной.

В 20-30-е годы большую роль в развитии концепции социальной инфраструктуры сыграла дискуссия о социалистическом городе (участники Л.Сабсович, А.Луначарский, Н.Милютин), под влиянием которой велась реконструкция Москвы, создавались новые города - при ДнепроГЭСе, на Урале, в Сибири. В противовес реальному появлению мегаполисов разрабатывались концепции идеальной микрочайки города, города-спутника, научных центров и т.д.

Что касается трудов экономистов стран СНГ, то впервые инфраструктура была рассмотрена в работах Л.И.Абалкина, А.Е.Пробста, С.А.Хеймана как комплекс проблем об условиях, обеспечивающих развитие материального производства. Постепенно в ходе познания закономерностей общественного

91

развития в научный оборот были введены понятия производственной и бытовой инфраструктуры, употребление которых было связано с необходимостью создания условий для функционирования производственной и непроизводственной сфер.

Такое деление инфраструктуры получило закрепление на практике, что имело не только положительные, но и негативные последствия. Дело в том, что в силу объективных и субъективных причин производственная сфера выдвигалась на первое, ведущее место. Однако социальные факторы предъявляли постепенно возрастающие требования к непроизводственным аспектам деятельности людей. В результате получилось так, что условия, обеспечивающие их развитие, были отнесены к бытовой инфраструктуре. Произошло

механическое соединение понятий "социальные факторы" и "бытовая инфраструктура", при этом последняя стала восприниматься как часть непроектируемой сферы.

Такая трактовка условий для социальных аспектов деятельности человека вряд ли оправдана, во-первых, потому, что в понятие "бытовая инфраструктура" включаются далеко не все проблемы социального развития. Во-вторых, условия социальной деятельности связывают воедино как производственные, так и непроектируемые проблемы, не противопоставляя их, а, наоборот, органически соединяя в единое целое. В-третьих, следует учитывать все виды деятельности, ибо только на этой основе можно дать научно обоснованную классификацию элементов социальной инфраструктуры.

Предстояло продумать иной путь решения задачи, отыскать новые, более точные понятия, характеризующие условия развития производства и жизнедеятельности населения. Дальнейшая разработка проблем инфраструктуры, ее постоянная проверка практикой постепенно привели к тому, что в научной литературе (Б.С.Хорев, Д.В.Белоусов, И.И.Панфилов, В.А.Сенников и др.) достаточно прочно утверждается деление инфраструктуры на производственную и социальную. Некоторые исследователи (М.К.Бандман, С.С.Носова и др.) наряду с производственной и социальной выделяют институциональную инфраструктуру.

Что касается сущности социальной инфраструктуры, то в научной литературе высказываются различные точки зрения. Проведенная в 70-80-х годах дискуссия по этому вопросу позволила прояснить вопрос о ее содержании. Обобщая имеющиеся представления, можно сделать вывод, что социальная инфраструктура характеризует связи (прямые и обратные) материально-вещественной среды и социального субъекта (личности, группы, класса, общества). Социальная инфраструктура представляет собой устойчивую совокупность вещественных элементов, с которыми взаимодействует социальный субъект и которые создают условия для рациональной организации всех основных видов деятельности - трудовой, общественно-политической, культурной и семейно-бытовой.

В данном определении, во-первых, подчеркивается, что социальная инфраструктура - это условия, обеспечивающие эффективную жизнедеятельность человека не только на производстве, но и во всех основных сферах общества. В то же время социальная инфраструктура не есть механическое собрание учреждений и объектов материальной базы. В этом смысле нельзя одни инфраструктурные элементы заменить другими - они действуют только в комплексе, взаимодействуя и дополняя друг друга.

Особо следует отметить ее объективный характер, взгляд на нее как на частную форму гармонизации жизни общества. Дело в том, что развитие общественной жизни требует целенаправленного регулирования, а без создания соответствующих условий жизнедеятельности невозможно представить само существование общества.

Во-вторых, в социальную инфраструктуру кроме учреждений и организаций входят техническая обеспеченность, технологические принципы их функционирования.

В-третьих, социальная инфраструктура касается всего без исключения населения, так как многие ее элементы, как уже отмечалось, необходимы для воспроизводства не только самого работника, но и его семьи. Это должно постоянно учитываться при проектировании и строительстве новых городов и производств и их освоении.

В-четвертых, социальная инфраструктура решает задачи социального развития, которые "в количественном выражении определяются как разность между величинами нормы и достигнутого уровня".

Проблема нормы возникает обязательно, ибо нельзя ограничиться общими утверждениями, что на страну, регион, город или район надо столько-то объектов, учреждений и организаций, призванных обслуживать

интересы производства и людей, - необходим обязательный расчет: сколько благ приходится на одного человека, на одну или десять тысяч населения.

И, наконец, социальную инфраструктуру нельзя рассматривать в отрыве от установок, ценностных ориентации населения, отдельных его групп, и объединений. "...Наличие ценностных регулятивов составляет одну из самых принципиальных особенностей социальных систем". Поэтому не следует ограничиваться нормативным подходом как предписанием. Его следует дополнить анализом вкусов, желаний, потребностей и устремлений людей, ибо это неперенный элемент совершенствования социальной инфраструктуры.

3.2. Основные объекты социальной инфраструктуры и их современное состояние

Объекты социальной инфраструктуры характеризуют существующую реальность, посредством которой обозначается устойчивая совокупность вещественных элементов, обеспечивающих условия для рациональной деятельности человека во всех сферах общественной жизни. Однако подход к классификации этих объектов различен, что имеет не просто эвристическое, но и серьезное практическое значение.

Во-первых, социальная инфраструктура может быть представлена и как "линейная", и как "точечная". Под "линейной" понимается сеть железных, автомобильных дорог, связи, линии электропередачи и т.д. В понятие "точечная инфраструктура" включаются непосредственно сами объекты (в том числе школы, театры, вузы и т.д.). Применение этой классификации возможно на различных уровнях социальной

94

организации общества. Так, на уровне производственной организации речь в большей степени идет о точечной инфраструктуре (хотя здесь не исключены отдельные элементы линейной). На уровне экономического региона в равной мере присутствует как линейная, так и точечная инфраструктура, а также их взаимодействие. Такое деление инфраструктуры вычленяет скорее форму ее организации, чем содержательную сторону.

Во-вторых, при изучении проблем региональной экономики употребляются понятия "общерайонная инфраструктура", "элементы инфраструктуры межрайонного значения" и т.п. Такое деление имеет право на существование. Однако специфическая определенность, присущая социальной инфраструктуре, в данном случае упускается (С.А.Дебабов).

В-третьих, к объектам социальной инфраструктуры часто относят комплекс учреждений культуры, образования, здравоохранения, предприятия торговли и общественного питания, пассажирский транспорт, водообеспечение и канализацию, почтово-телеграфные и финансовые учреждения, спортивные и оздоровительные сооружения (стадионы, дворцы спорта, плавательные бассейны, парки, дома отдыха) и другие организации социально-бытового назначения (В.А.Жамин).

Общим недостатком такой поэлементной характеристики социальной инфраструктуры является простой перечислительный ряд отдельных институтов, учреждений, организаций. Кроме того, при подобном подходе нередко преобладает социально-бытовой аспект, слабо учитывающий другие виды жизнедеятельности человека.

В-четвертых, вполне правомерно рассматривать социальную инфраструктуру и по уровням социальной организации общества.

Обычно анализ начинается с социальной инфраструктуры всего общества. В практике управления широко используются как общие, так и расчетные показатели, характеризующие состояние, обеспеченность и тенденции развития отдельных элементов инфраструктуры. При этом ее состояние интересует не само по

себе, а как показатель и уровень общественных изменений. Поэтому разработка показателей социальной инфраструктуры дает возможность постоянного изучения

95

взаимосвязи и взаимовлияния материальной базы и сущностных (содержательных) процессов в развитии общества.

Не менее важен и уровень крупного экономического района, когда социальная инфраструктура исследуется в рамках относительно замкнутой экономической системы. Появляется возможность сравнить показатели данной инфраструктуры с показателями развития других экономических единиц и на этой основе получить богатую информацию о достижении, опережении и отставании анализируемого объекта для принятия действенных мер. На этом уровне уже вводятся определенные поправки к коэффициентам ее развития в зависимости от природно-климатических и национальных особенностей региона.



Социальная инфраструктура административного деления (республик, областей, краев, городов, районов) является необходимым элементом конкретизации общих проблем. Примечательно, что здесь уже могут отсутствовать те или иные элементы социальной инфраструктуры: чем ниже уровень социальной организации, тем ограниченнее набор элементов. Главным критерием наличия или отсутствия элементов

96

инфраструктуры выступает удовлетворение потребностей повседневной жизни всего населения.

Социальная инфраструктура особо может быть представлена и на уровне производственной организации, трудового коллектива. Хотя эта точка зрения еще не нашла своего глубокого обоснования в научной литературе, все же данный уровень социальной инфраструктуры нуждается в большем внимании и теории, и практики.

При этом необходимо видеть три ограничения.

Во-первых, не все элементы социальной инфраструктуры развиваются на уровне коллектива: предполагается, что удовлетворение потребностей и интересов людей осуществляется на уровне районной и городской инфраструктуры.

Во-вторых, подлинно научное выражение состояния социальной инфраструктуры на предприятии ограничено самими возможностями коллектива, отсутствием разработанных нормативных показателей на

уровне региона, что затрудняет сравнение вещественных элементов с аналогичными объектами на других уровнях социальной организации общества.

И, наконец, на уровне коллектива вносятся немало поправок к коэффициентам при учете особенностей труда, социально-демографических данных и т.д.

В-третьих, социальная инфраструктура исследуется с позиций удовлетворения потребностей людей, т.е. имеется в виду набор элементов социальной инфраструктуры, который необходим для организации жизни населения как на работе, так и по месту жительства. Такие элементы не могут быть ничем заменены. Нельзя, например, хорошей столовой заменить отсутствующие учреждения здравоохранения или наличием клуба, дома культуры оправдать отсутствие детских учреждений.

Но есть потребности и более высокого порядка: получение высшего образования, занятия определенными видами спорта, художественным творчеством и т.п. Применительно к ним стоит задача более равномерного распределения этих элементов социальной инфраструктуры по территории в зависимости от количества проживающего населения. Так, считается нецелесообразным открывать государственный театр в городе, где менее 250 тыс. населения. Предполагается, что населенные

97

пункты с небольшим количеством жителей могут обслуживаться театрами, филармониями и любыми формами приобщения людей к искусству необязательно путем строительства соответствующих учреждений в каждом из этих пунктов: их можно заменить организацией поездок театральных и других творческих коллективов или поддержкой самодеятельных объединений.

И, наконец, различные формы жизнедеятельности человека выступают тем единым основанием, по которому также осуществляется выделение элементов социальной инфраструктуры. Это, однако, не означает, что эти компоненты полностью изолированы (независимы) друг от друга. Наоборот, анализ условий деятельности, например, в сфере культуры может частично охватить и условия деятельности в сфере труда, так же как характеристика социальной активности возможна по всем без исключения компонентам социальной инфраструктуры.

Анализируя объекты социальной инфраструктуры в связи со сферами деятельности человека, можно выделить ее составные элементы: инфраструктура трудовой деятельности; инфраструктура охраны окружающей среды и здоровья человека; инфраструктура общественно-политической деятельности; социально-культурная инфраструктура; социально-бытовая инфраструктура; инфраструктура межличностного и социального общения.

Условия, обеспечивающие жизнедеятельность населения, и лежат в основе классификации социальной инфраструктуры: она в целом и ее элементы обслуживают не какие-то отдельные, а совокупность всех видов деятельности человека.

3.3. Социальная инфраструктура как объект управления

Социальная инфраструктура - это совокупность отраслей и видов деятельности, способствующих комплексному воспроизводству человека в процессе реализации его личных и общественных потребностей посредством предоставления различного рода услуг.

Существуют различные подходы к вопросу внутреннего строения и классификации составляющих социальной инфраструктуры. Один из подходов к составу социальной инфраструктуры рассматривает три функционально-целевых блока:

- Общественно-политическая и интеллектуально-культурная деятельность (образование, наука, культура, искусство, деятельность в области массовой информации, общественных организаций, обществ, ассоциаций, объединений);
- Восстановление и сохранение физического здоровья (здравоохранение, физическая культура и спорт, социальное обеспечение, туризм, охрана и совершенствование окружающей среды);
- Коммунально-бытовое обслуживание (жилищно-коммунальное хозяйство, бытовое обслуживание, торговля и общественное питание, пассажирский транспорт, связь по обслуживанию населения).

Функции социальной инфраструктуры определяются и подчинены целям социального и экономического развития общества: достижению социальной однородности общества и всестороннему гармоничному развитию личности. К наиболее значимым целевым функциям социальной инфраструктуры можно отнести:

- Создание условий для формирования прогрессивных тенденций в демографических процессах;
- Воспроизводство рабочей силы, качественно отвечающей потребностям и уровню развития производства;
- Эффективное использование трудовых ресурсов;
- Обеспечение оптимальных жилищно-коммунальных и бытовых условий жизни населения;
- Улучшение и сохранение физического здоровья населения;
- Рациональное использование свободного времени людей. Основной целью функционирования объектов социальной

инфраструктуры является полное и всесторонне развитие человека путем удовлетворения его бытовых, духовных и культурных потребностей.

Развитие отраслей социальной инфраструктуры учитывает основные задачи социальной политики, направленной на улучшение качества жизни населения, повышение уровня его благосостояния и долголетия, формирование и воспроизводство здорового, творчески активного поколения.

Это, прежде всего, решение жилищной проблемы, ликвидация коммунального заселения, удовлетворение растущих потребностей населения в качественном жилье; повышение уровня и качества развития социальной инфраструктуры, создание культурной сферы жизнедеятельности человека; улучшение экологических условий жизни и труда; повышение профессионального уровня работников как базы увеличения эффективности труда и роста объемов товаров и услуг; создание гарантий социальной защищенности всех групп населения, в том числе молодежи и пенсионеров; удовлетворение потребностей населения в товарах и услугах при повышении платежеспособности населения.

3.4. Финансирование социальной инфраструктуры

Специфика финансирования объектов социальной инфраструктуры заключается в ее дифференциации на два типа:

- отрасли, работающие и развивающиеся за счет собственных ресурсов и ориентированные на хозрасчет и получение дохода как основной цели своей деятельности. К ним относятся торговля, общепит, бытовое обслуживание;

- отрасли, осуществляющие свою деятельность за счет централизованных, территориальных и коллективных общественных фондов потребления. Эти отрасли полностью или частично ориентированы на бюджетные средства. Самофинансирование социального обслуживания населения в последнее время приобрело широкие масштабы и позволяет сделать вывод о том, что спрос на социально-бытовое обслуживание не удовлетворен. Это вызвано сокращением размеров бесплатного и льготного обслуживания населения предприятиями и учреждениями бюджетной сферы при одновременном снижении издержек государства на содержание объектов социальной инфраструктуры.

Формой использования финансовых ресурсов бюджета учреждениями и организациями социальной сферы, находящимися на хозрасчете и имеющими самостоятельные доходы, является предоставление им бюджетных субсидий для возмещения ими недостающих прибылей для сведения баланса выгод и затрат. Такая потребность в государственных субсидиях обычно бывает вызвана либо стремлением сохранить спрос на социальные услуги, либо централизованной политикой ценообразования на платные социально-культурные услуги (кино, театры, концертная деятельность).



Традиционно система финансирования социальной инфраструктуры подразделялась на два канала: отраслевой и территориальный. Развитие и функционирование отраслей социальной инфраструктуры зависят от того, насколько ее отрасли способны обеспечить себя финансовыми ресурсами на текущие цели. Отраслевой принцип функционирования имеет недостатки: некомплексное использование ведомственных

объектов социальной инфраструктуры ведет к распылению финансовых средств. Подчинение объектов социальной инфраструктуры различным ведомствам затрудняет координацию в решении социальных проблем городов.

Территориальный канал финансирования представлен местным бюджетом, который является основным источником финансирования социальной инфраструктуры города. Но бюджет местной власти весьма ограничен, что препятствует этому процессу.

Исследование проблемы финансирования социальной инфраструктуры, анализ современного уровня развития ее подразделений показывают необходимость поиска научно-обоснованных путей ее дальнейшего интенсивного развития и неординарных форм финансирования.

На сегодняшний день бюджет не способен взять на себя полностью расходы на содержание социальной сферы. С другой стороны, государство обязано защищать интересы населения (особенно его малоимущих слоев) и обеспечивать ему получение социальных услуг, а потому полностью перейти на самофинансирование объекты социальной инфраструктуры не могут. Поэтому целесообразным представляется сосуществование нескольких форм финансирования, как государственных, так и частных фондов и на региональном уровне, и на территориальном. Важная роль в решении этой проблемы должна быть отведена предприятиям, которые тоже могли бы взять на себя часть издержек на содержание объектов социальной инфраструктуры.

В современных условиях на содержание и развитие государственных и муниципальных объектов социальной сферы финансовые ресурсы направляются из нескольких источников: бюджета, внебюджетных фондов, средств предприятий, населения.

Одним из источников финансирования социальной сферы являются средства ведомств. В ведении предприятий находилась значительная часть объектов, оказывающих социально-культурные и жилищно-коммунальные услуги. Достаточно отметить, что в ведомственном подчинении находилось более 55% жилищного фонда, более 70% мест в дошкольных

102

учреждениях. Средства, получаемые объектами социальной сферы от населения за оказанные ему услуги, пока занимают небольшой удельный вес. Это обусловлено, во-первых, тем, что в соответствии с основным Законом государства и действующим законодательством предоставление многих социальных услуг бесплатно, во-вторых, развитие платных услуг ограничено низкой платежеспособностью позволяющей массы населения. В этих условиях основным источником финансирования социальной сферы стали средства, мобилизуемые и распределяемые через бюджетную систему, и внебюджетных фондов.

Средства бюджета и внебюджетных фондов, направляемые в социальную сферу, образуют общественные фонды потребления, главным назначением которых является социальное развитие общества и социальная защищенность населения, предоставление ему социальных услуг. Средства общественных фондов потребления позволяют предоставлять населению бесплатные или на льготных условиях услуги учреждений просвещения, здравоохранения, социального обеспечения и в значительной мере услуг предприятий жилищно-коммунального хозяйства.

Таким образом, при разработке модельного комплекса необходимо обязательно учитывать различные источники финансирования социальной инфраструктуры, в том числе финансирование из бюджетов различных уровней и внебюджетных источников финансирования. Поскольку финансовые отношения очень важны для социальной инфраструктуры и экономики в целом, то им необходимо уделить наибольшее внимание.

3.5. Система государственных социальных стандартов

Решающее значение для совершенствования межбюджетных отношений и обеспечения государственной поддержки местных бюджетов имеет система государственных минимальных социальных стандартов, которая служит нормативной базой и инструментом для расчета бюджетной

потребности и оценки фактического исполнения бюджетов различных уровней.

Социальный стандарт - совокупность социальных потребностей населения, а также потребностей на содержание учреждений несоциальной сферы, финансируемых из бюджета, выражаемая в социальных нормах и нормативах. Социальные нормы и нормативы - единые или групповые для однородных территорий меры социальных потребностей, таких как обеспеченность продуктами питания, важнейшими жилищно-коммунальными, социально-культурными и другими услугами, а также потребностей на содержание социальной инфраструктуры. Социальные нормы и нормативы различают натуральные -выраженные в натуральных показателях: весовых, объемных, количественных и т.д. и финансовые - стоимостное выражение натуральных социальных норм.

Одно из основных назначений социальных стандартов и норм - использование в качестве нормативной базы для расчета бюджетной потребности на планируемый год. Бюджетная потребность формируется для региона в разрезе его территорий, отраслей, статей расходов бюджетной классификации.

Характеристика социальной инфраструктуры является основной входной информацией, используемой для целей расчета бюджетной потребности. Основные составляющие характеристики - численность работающих, обучающихся, воспитанников, обслуживаемых, занимаемая площадь и уровень ее благоустройства. Характеристики формируются в разрезе отраслей, типов и видов учреждений отрасли, в разрезе территорий региона.

В сфере жилищно-коммунального хозяйства существует несколько государственных стандартов. Регионы и муниципальные образования при проведении реформы жилищно-коммунального хозяйства на своей территории должны руководствоваться этими стандартами естественно с учетом местных специфических условий функционирования отрасли ЖКХ.

При разработке модельного комплекса необходимо предусмотреть систему индикаторов, по которым можно произвести комплексную оценку развития жилищно-

104

коммунальной сферы и сравнить ее с государственными стандартами (нормативами). Модельный комплекс может быть полезен при адаптации региональных программ для конкретного города или муниципального образования с учетом местных особенностей территории.

Таким образом, было показано, что жилищно-коммунальная сфера занимает одно из важнейших мест в социальной инфраструктуре, а жилищные условия являются важной составляющей уровня жизни населения.

3.6. Инфраструктура рынка труда

Рынок труда, рынок найма, функционируя в определенной социально-экономической среде, как и все иные рынки, наделен инфраструктурой. Заглянув в любой экономический словарь, можно встретить определение инфраструктуры рынка как "совокупность учреждений и организаций, государственных и коммерческих предприятий и служб, обеспечивающих его нормальное функционирование".

Под инфраструктурой рынка труда, являющейся составной частью этого рынка, мы будем понимать государственные и негосударственные структуры содействия трудоустроенности, кадровые службы предприятий и фирм, общественные организации, нормативно-правовую и финансовую среду, обеспечивающие нормальное функционирование рынка труда, наиболее эффективное взаимодействие между спросом и предложением рабочей силы.

Инфраструктура рынка труда, действуя в определенном социально-экономическом и политическом пространстве, находится под влиянием факторов внешней и внутренней среды. Причем эти факторы оказывают не прямое, а опосредованное влияние, меняя прежде всего качественные и количественные характеристики рынка труда, факторы его формирования.

Несомненно, все факторы взаимосвязаны между собой и выявить достаточно четкую грань между ними довольно-таки сложно. Тем не менее, попытаемся это сделать. К факторам внешней среды будем относить макроэкономические факторы, демографические и социально-психологические (к ним автор

105

относит и мотивационные установки по выбору политики занятости населения руководителями предприятий). Факторы внутреннего влияния делятся на организационные, нормативно-правовые, финансовые. Они, в свою очередь, определяют стратегию государства на рынке труда.

Рассмотрим макроэкономические факторы влияния внешней среды. Фактор инфляции и бюджетного дефицита. Сдерживание темпов инфляции и неинфляционные покрытия бюджетного дефицита, с одной стороны, могут оказать положительное воздействие на инвестиционную активность и создание рабочих мест. Однако этот процесс достаточно противоречив: наряду с перспективными предприятиями, способными привлечь инвестора, имеется большое количество производств, не представляющих инвестиционного интереса, но сохраняющих значительное число рабочих мест, риск сокращения которых увеличивается.

В качестве неинфляционной пути снижения бюджетного дефицита Правительством выбрано сокращение бюджетных затрат, что, в свою очередь, оборачивается резким снижением уровня трудоустроенности в этой отрасли. Таким образом, бюджетный сектор остается существенным источником безработицы.

Внеэкономические факторы. Экспортная ориентация ряда предприятий и отраслей способствует дальнейшей стабилизации производства и повышению спроса на рабочую силу. Сохранению занятости населения на большинстве перспективных производств, ориентированных на внутренний рынок, могут способствовать, наряду с реструктуризацией внешнего задолженности, стимулирование прямых и "портфельных" инвестиций, создание системы государственного контроля за экспортом и импортом, стимулирование импорта с целью повышения конкурентоспособности отечественных производств.

Инвестиционная ситуация является одним из наиболее длительно действующих факторов рынка труда. В отличие от спада в экономике производства, который приводит к временному недоиспользованию рабочих мест, недостаток капитальных вложений подрывает на несколько лет вперед

106

воспроизводство системы рабочих мест. Это в равной степени актуально на государственном и региональном уровнях регулирования экономики.

Процессы банкротства и санации несостоятельных предприятий в настоящее время весьма незначительны. При ужесточении финансово-кредитной политики и начала действительной реализации закона о банкротства (bankruptcy) (банкротстве) скрытая безработица грозит перейти в реальную.

Учитывая наличие в стране значительного количества монопольных и градообразующих предприятий и организаций, проведение мероприятий по ликвидации убыточных производств должно быть тесно увязано с решением социальных проблем по высвобождению и перераспределению работников, определению правовых условий смены собственника на том или ином убыточном предприятии, нахождению финансовых средств для обеспечения минимальных социальных гарантий высвобождаемым.

Таким образом, структура экономики и трудоустроенности, имевшая перекосы и в прошлом, под действием макроэкономических факторов подвергается дальнейшим искажениям, снижающим экономическую активность и качество жизни.

Во-первых, это связано с перестройкой занятости населения из-за изменения структуры отраслей народного хозяйства. В последние годы произошло значительное перераспределение работающих между государственным и негосударственными секторами экономики, что привело к преобладанию удельного веса работающих в последнем. Негосударственные предприятия, самостоятельно оперируя на рынке, создают возможность для трудоустроенности миллионов граждан без прямого финансового участия государства.

Вместе с тем процесс смены собственника неоднозначно влияет на рынок рабочей силы. Эффективный собственник, ответственный не только за экономическую эффективность деятельности предприятия, но и за судьбу трудового коллектива, только формируется. Пока же, под влиянием смены экономической конъюнктуры, новый хозяйственный собственник достаточно легко избавляется от "излишней" численности персонала.

Во-вторых, наблюдается серьезный квалификационный дисбаланс на рынке труда, когда из-за структурных изменений меняется спрос на профессии, а система образования не перестраивается должным образом. В последние годы прослеживается достаточно четкая динамика снижения спроса на малоквалифицированных работников и работников тех отраслей, которые работают не стабильно: металлообрабатывающей, машиностроительной, легкой, текстильной и обувной промышленности. Кроме того, насытился спрос на инженерно-технических работников. Наряду с этим повышается спрос на работников учреждений инфраструктуры и новых сфер профессиональной деятельности, работа в которых требует длительной подготовки.

Новые требования к качеству подготовки рабочей силы обуславливают необходимость серьезных перемен как в базовом профессиональном образовании, так и в системе переподготовки высвобождаемых работников, координации и ежегодного согласования со службой занятости населения объемов и профилей подготовки и переподготовки кадров с учетом прогноза развития рынка труда.

В-третьих, приобретает достаточно сильное влияние демографический фактор, когда из-за низкого жизненного уровня повышается спрос на рабочие места со стороны граждан, находящихся за пределами трудоспособного возраста и ранее не претендовавшими на них: пенсионеров и инвалидов. Кроме того, по оценкам демографов, ежегодно в трудоспособный возраст входит примерно 0,5 - 0,7 млн. человек.

Стабильная рабочая среда - мощный фактор стабилизации трудоустроенности на предприятиях, предотвращения экономически неоправданного перемещения работников между предприятиями и замедления роста безработицы. Ключевыми вопросами здесь являются совершенствование применяемых схем и предотвращение задержек выплаты заработной платы, совершенствование условий труда.



Среди социально-психологических факторов выделяются факторы, определяющие поведение продавца и покупателя на рынке труда. Причем, если в начале 90-х годов в Узбекистане была достаточно сильна иждивенческая позиция при поиске работы (уверенность в гарантированности рабочего места и заботе государства), то в последние годы безработные приобретают более активную позицию на рынке труда; как показал опрос проведенный в начале 1996 г., половина из них твердо уверены, что без работы не останутся. По оценке специалистов службы занятости населения, развитость информационной базы помогает контролировать от 50 до 60% (в зависимости от регионов) внешнего рынка труда.

Выше уже говорилось о повышении требований со стороны работодателя к нанимаемому работнику. Наряду со снизившимися половозрастными ограничениями (25-35 лет, в 70 % случаев - мужчины) у предприятий возросли требования к профессионально-культурному уровню, опыту работы, к личным качествам работника. Практический опыт автора убеждает, что за годы "легализации" рынка труда сменилась мотивация руководителей организаций при выборе посредника при найме новой рабочей силы. Крупные акционерные предприятия, в прошлом государственные, по старинке обращаются для заполнения своих свободных вакансий в государственную службу трудоустроенности, хотя качество оказываемых ею услуг оставляет желать лучшего. Малые и средние предприятия предпочитают обращаться к частным посредническим агентствам, а чаще - просто размещают объявления в средствах массовой информации.

Среди внутренних факторов стоит особо выделить нормативно-правовой, так как законодательная база определяет все остальные параметры инфраструктуры. По мнению автора, нормативно-правовая среда регулирования рынка труда в Узбекистане только формируется. В последнее время все большую актуальность приобретает фактор распределения полномочий. Необходимо строго разграничить, на каком уровне государственной власти эффективнее решается каждая из проблем по регулированию рынка труда.

В настоящий момент инфраструктура рынка труда представлена следующими звеньями: инфраструктура рынка трудового посредничества (в лице государственной службы занятости населения и частных посреднических организаций), инфраструктура внутрифирменного (внутриотраслевого) регулирования трудовых отношений (в лице различных профессиональных союзов и ассоциаций, комиссий по трудовым спорам и т.д.), инфраструктура регулирования миграционных процессов (в лице миграционной службы), инфраструктура профессионального и дополнительного образования (государственные и негосударственные образовательные учреждения). Ряд элементов - законодательные структуры, организации, занимающиеся изучением конъюнктуры рынка труда, выработкой единой политики и разработкой программ -обслуживают функционирование всей инфраструктуры рынка.

К сожалению, звенья инфраструктуры рынка рассогласованы между собой. Так, образовательные услуги оказываются без учета требований рынка труда. Хотя некоторые высшие и средние учебные заведения, особенно в крупных городах, приспособили свои учебные планы (но в меньшей степени - методы преподавания) к изменениям спроса на профессии, многие еще живут прошлым. В результате система

профессионального образования продолжает выпускать "потенциальных безработных".

Проводимая в последнее время политика сохранения рабочих мест, осуществляемая в виде предоставления субсидий предприятиям, которые собирались сократить избыточных работников из-за серьезных экономических проблем, привела к увеличению числа формально занятых, но не получающих зарплату работников, и усугублению социальных проблем.

Работая на рынке посреднических услуг, многие частные рекрутинговые фирмы не имеют единой базы данных по рабочим местам и рабочей силе. Это проявляется в снижении качества оказываемых ими услуг, доверия со стороны клиентов. Частные посредники, как в прочем и государственная служба трудоустроенности, направляют одних и тех же претендентов, к тому же чаще всего без проведения первичного отбора.

Описанные выше факторы влияния позволяют сделать следующие выводы о необходимости изменения некоторых параметров инфраструктуры рынка труда.

Во-первых, нуждается в совершенствовании инфраструктура образования, в том числе и дополнительного. Система образования должна гибко реагировать на изменения спроса рынка труда на профессии (образование молодежи) и обеспечивать адаптацию и повышение квалификации взрослого неработающего населения. Для этого необходимо создание единой информационной среды о предложении и спросе на профессии.

Во-вторых, необходимо совершенствовать административно-правовое регулирование рынка труда. Это касается такого важного инструмента, как региональные целевые программы содействия занятости населения. Они должны в меньшей степени предусматривать меры по замедлению темпов массовых увольнений, роста безработицы и социальной поддержке безработных, а в большей - кардинальные решения проблем трудоустроенности на основе подъема экономики региона и восстановления продуктивной занятости населения. Поскольку в каждом регионе имеются свои специфические проблемы, перечень основных направлений политики на рынке труда следует "регионализировать" с тем, чтобы они учитывали

111

экономическую и социальную ситуацию в регионе, взгляды и ожидания людей, финансовое положение и т.п.

Что касается мер по предоставлению субсидий предприятиям на заработную плату, то они должны носить избирательный характер и применяться в тех случаях, когда предприятие разрабатывает и осуществляет реальную программу реорганизации, включающую подробный план использования персонала. Если предприятие неперспективно, важно содействовать альтернативной экономической деятельности, создавая рабочие места для трудящихся и одновременно оказывая им временную материальную помощь.

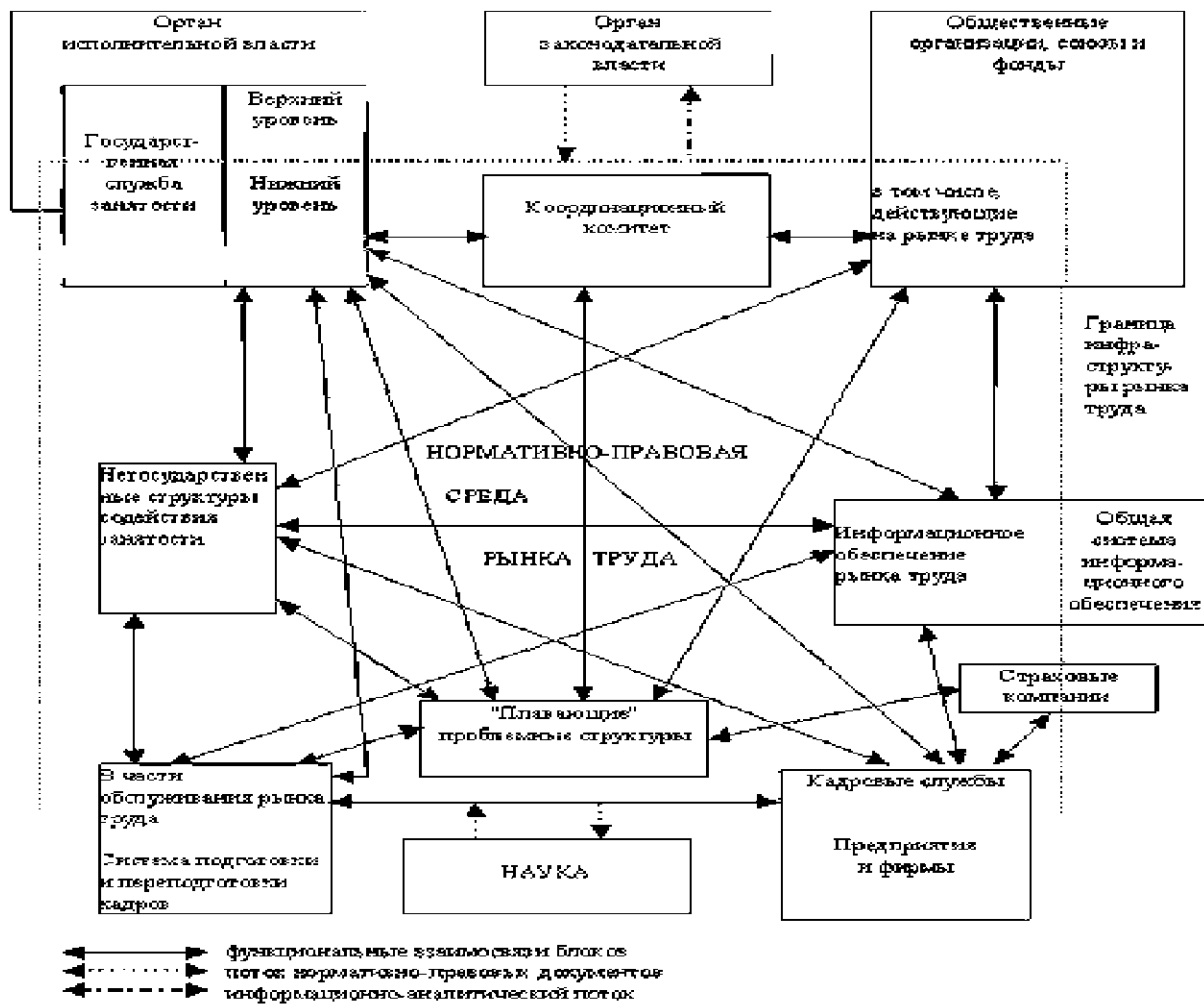


Рис. 3.1. Взаимосвязь инфраструктуры рынка труда

В третьих, в условиях жесткого дефицита средств государственного фонда трудоустроенности, из которого финансируются на сегодняшний день практически все мероприятия по регулированию процессов на рынке труда (собираемого в качестве страховых взносов в размере 1,0 % ФОТ его не хватает даже на выплату в полном размере пособия по безработице, не говоря уже об активных мерах), необходимо законодательно ужесточить условия получения пособия, одновременно повысив его размер с тем, чтобы предупредить злоупотребления и стимулировать активный поиск работы. Помимо этого, целесообразно было бы ввести обязательное страхование работающих от суммы их прибыли, не сводя выплату пособия к уравнительному распределению.

В четвертых, оздоровлению рабочей среды, в частности, решению проблем невыплаты заработной платы, предупреждения дальнейшего падения ее реального уровня можно способствовать с помощью договорной политики между представителями профсоюзов и работодателей. Профсоюзы могут договариваться о гарантиях заработной платы, особенно в части положений, направленных на защиту трудящихся в случае неплатежеспособности предприятия.

Конвенции МОТ, причем не только об охране заработной платы, но и исках трудящихся в случае неплатежеспособности работодателей, могут в этом смысле служить необходимыми законодательными актами. Однако принятие нового закона о защите заработной платы может оказаться недостаточным, могут потребоваться дополнительные меры воздействия на предприятия в виде нового законодательства и усиления инспекции труда. Эффективные коллективные переговоры на более децентрализованных уровнях могут привести к альтернативным решениям проблемы неплатежей, заработной платы и неоплачиваемых отпусков, ускорить реорганизацию предприятий.

И последнее. Назрела необходимость создания институциональной основы на всех уровнях управления, позволяющей координировать реформу различных подсистем социальной защиты, а также мер общей социальной политики и политики в области занятости населения. Необходимо проводить социальную экспертизу программ реконструкции и развития для того, чтобы лучше оценивать последствия экономической политики.

3.7. Тенденции развития социальной инфраструктуры

В современных условиях социальная инфраструктура - важная характеристика степени экономической и социальной развитости общества, показатель широты и глубины использования материальных возможностей для рациональной жизнедеятельности людей.

Роль социальной инфраструктуры проявляется прежде всего в том, что она может повышать или уменьшать эффективность действующей хозяйственной структуры. Ее состояние отражает социальный потенциал, зрелость существующей материальной базы общества, региона и отдельных коллективов (Б.Н.Хомелянский).

В настоящее время развитие социальной инфраструктуры оказывает значительное влияние на все без исключения процессы, происходящие в обществе, как, например, рациональное использование трудовых ресурсов, межнациональные отношения, расселение, здоровье человека и т.д. Практически нет той сферы общественной жизни, где бы не стоял вопрос об укреплении и нормальном использовании материально-вещественных элементов. Причем эта взаимосвязь социальной практики и общих условий жизнедеятельности человека проявляется в том, что, с одной стороны, осуществление целей человека обязательно предполагает наличие материально-вещественных элементов, с другой стороны, инфраструктура воздействует на его сознание и поведение.

Рациональное развитие социальной инфраструктуры - многоаспектная проблема, которая требует решения многих вопросов научного управления. История хозяйствования неоднократно свидетельствовала, что игнорирование социальных аспектов деятельности людей, в том числе и общих условий, приводит к серьезному нарушению механизма развития общественных отношений. К сожалению, мнение ученых и их рекомендации не учитывались десятилетиями.

Усложнение общественного развития потребовало иных представлений о комплексе общих условий жизни человека. Процессы модернизации показали не только их значимость, но и

114

- что является особенно важным - системность, которая предполагает необходимую связь всех условий.

Однако нередко элементы социальной инфраструктуры рассматриваются в отрыве друг от друга, в контексте частных технических, производственных, организационных или экономических задач. Следовательно, речь идет о том, что все компоненты социальной инфраструктуры должны быть предметом единого, целостного процесса управления и планирования. Именно отсутствие комплексности и взаимной увязки ее элементов сказывалось и до сих пор сказывается на эффективности управления, на рациональном использовании сил и возможностей экономики.

Направления развития социальной инфраструктуры определяются процессами обновления общества. Хотя многие компоненты социальной инфраструктуры и учитываются в процессе управления, вместе с тем следует отметить, что долгое время ее роль была пассивной и она в большинстве случаев представляла функцию производственного потенциала, тех технико-экономических проектов, которые реализовались на всех этапах развития общества. Это нашло отражение в пресловутом остаточном принципе, который торпедировал многие прогрессивные начинания и пагубно влиял на сознание и поведение людей.

Потребность в относительно самостоятельном развитии социальной инфраструктуры обусловлена необходимостью дальнейшей разработки нормативной базы. Применяемые нормативы потребностей населения в коммунальных и бытовых услугах, а также физиологические нормы питания, рациональные

нормы потребления обуви, тканей, важнейших товаров длительного пользования в большинстве случаев плохо согласовывались с требованиями, предъявляемыми реальной жизнью.

Эти нормы далеко не полностью учитывают объективные тенденции развития экономических и социальных процессов и особенно специфику их преломления как по регионам страны, так и среди различных социально-демографических групп. В связи со сдвигом промышленности в восточные районы страны остро встал вопрос о создании научно обоснованной социальной

115

инфраструктуры в районах нового освоения (Г.Ф.Куцев, Г.И.Мельников).

Важное	значение	приобретает	социальная	инфраструктура		
при	рассмотрении	развития	городов,	урбанизированных		
территорий	и	Эффективное	управление	этим		
процессами	невозможно	представить	без	учета	особенностей	
функционирования	социальной	базы	поведения	людей.	В	
сегодняшних	условиях	увеличивается	число	претензий	к	городам,
и	особенно	крупным	(неудобство	для	проживания,	недостаточно
хорошие	условия	для	повседневной	жизни)		(А.В.Дмитриев,
С.Н.Железко,			М.Н.Межевич).			

В современных условиях усложнились задачи, стоящие перед сельскохозяйственным производством, что потребовало коренных изменений общих условий жизни селян. В настоящее время в сельском хозяйстве четко прослеживается тенденция первоочередного осуществления магистральных проектов создания современной инфраструктуры, предназначенной, во-первых, для эффективного функционирования основных форм собственности и, во-вторых, для решения важнейших социально-культурных проблем (Л.В.Бондаренко).

И, наконец, совершенствование социальной инфраструктуры - это улучшение не только условий, но и в известном смысле форм жизнедеятельности людей. Значение их научного обоснования велико, потому что предоставляет людям возможность проявить себя как в творческом отношении, так и в процессе отдыха, организации культурного досуга, выбора мест приложения своих интересов. Ее развитие снимает проблему развития территорий, устраняет изолированность людей от очагов культуры. Вместе с тем приоритеты в ее развитии могут существенно меняться. Так, анализ социальной инфраструктуры регионов выдвинул на первое место проблемы здравоохранения, что требует учета этого фактора, и именно потому, что в сознании и жизни людей он приобрел решающее значение.

Объективно одной из важнейших проблем социальной инфраструктуры является необходимость объединения всех средств, выделяемых на ее развитие. Сооружение общих для всего населения служб тепло-, электро- и водоснабжения, очистных сооружений, зон отдыха, а также строительство жилья

116

и культурно-бытовых учреждений дает огромный экономический и социальный эффект. Однако жизнь показывает, что даже в сегодняшних условиях местные власти не имеют такой базы.

Настало время при решении задач социальной инфраструктуры шире внедрять программно-целевой подход. С этой целью возможны разовый одновременный расчет потребности в социальной инфраструктуре и выделение необходимых средств на нее вне зависимости от принадлежности сооружаемых объектов. Это выделение необходимых средств можно практиковать и в рамках сложившихся городов, рабочих поселков, чтобы довести состояние социальной инфраструктуры до требуемых нормативов.

Развитие социальной инфраструктуры остро ставит вопрос о формах и источниках финансирования. Многие ученые и практики высказываются за то, что справедливее было бы затраты как при эксплуатации, так и при первичном освоении территории делить на всех, кто является или собирается быть участником территориально-производственного комплекса, промышленного узла, города или рабочего поселка. Однако это предложение нуждается в определенной корректировке с учетом потребностей населения. Дело в том, что в начале освоения или эксплуатации территории многие организации имеют полностью или частично ограниченный срок существования (это в первую очередь касается строителей). Ряд объектов на данной территории возникает уже после освоения территории: "привязываются" новые фабрики, заводы, новые учебные и научные заведения. Их появление не всегда можно точно предусмотреть. Поэтому трудно определить и тех, кто в будущем будет нести ответственность за сооружение и использование инфраструктуры.

В этой ситуации гораздо рациональнее выделять целевым назначением средства для создания социальной инфраструктуры в руки одного заказчика, который согласно имеющимся финансовым ресурсам разверстывал бы задания, исходя из научно обоснованной программы освоения территории. Этот подход наиболее точно учитывал бы интересы и территории, и отдельных производств, что благоприятно сказалось бы на создании нормальных условий для жизни населения. Выделенные

117

средства осваивались бы, исходя не из возможностей одного собственника, не из субъективных пожеланий руководителей того или иного ведомства, а из научно обоснованного плана создания комплекса условий для жизни населения.

И, наконец, необходимо обратить внимание на такое обстоятельство. Развитие социальной инфраструктуры сопровождается возникновением новых форм и методов управления материально-технической базой общественного развития (межрайонные планировки, карты распределения культурных и бытовых учреждений, комплексные программы развития территорий и т.д.).

Однако в реальной жизни сложилась ситуация, когда за создание социальной инфраструктуры никто практически никакой ответственности не несет. Местные органы власти не везде имеют полномочия и права, необходимые для того, чтобы вмешиваться в ход решения важнейших производственных и социальных задач. А в ряде случаев они плохо сориентированы в их важности, больше заботятся о производственных проблемах, чем о том, что волнует и интересует население. Это происходит в значительной степени потому, что формирование инфраструктуры как единого целого не планируется, а средства, выделенные на их развитие, как правило, не соответствуют общим масштабам развития производства и потребностей людей.

Поэтому реализация всех крупных проектов программно-целевого подхода требует совершенствования управления, более четкого разделения компетенции (прав и обязанностей) ведомств и предприятий, с одной стороны, и местных органов власти - с другой.

Таким образом, развитие социальной инфраструктуры - это многоаспектная проблема, целевой установкой решения которой является создание условий, достойных человеческой природы и адекватных ей.

3.8. Методика и показатели характеризующие развитие социальной инфраструктуры

Для правильной организации работы социальной сферы необходимо прежде вычислить необходимый объем объектов

социальной инфраструктуры. А также произвести оценку уровня социального развития села.

Можно выделить два типа показателей: натуральные и экономические. Натуральных показателей очень много, т.к. социальная инфраструктура многогранна. Так для каждого отдельного подразделения социальной инфраструктуры существует свой показатель, для жилищно-коммунального хозяйства - количество кв.м. жилья, для здравоохранения - количество больничных коек, для транспорта - протяженность дорог в км.

Помимо этих натуральных показателей можно рассчитывать и обобщающие показатели, такие как обеспеченность сельского населения тем или иным видом услуг выраженным в процентах, т.е. берется фактическое количество услуг и делится на норму. Так же можно посчитать и такой показатель как обеспеченность жилищного фонда инженерными видами благоустройства. Кроме этих показателей можно посчитать и экономические показатели. Например, себестоимость единицы продукции или услуги (себестоимость строительства 1 кв.м. жилья). Или такой показатель как количество произведенных услуг социальной сферой в денежном выражении в расчете на одного потребителя.

Более подробнее остановимся на показателях, методике и системе оценке уровня социального развития села. Предлагаемая система критериев оценки социального развития села включает в себя детерминирующие, фиксирующие и конечные индикаторы и соответствующий им комплекс показателей. Индикаторы представляют собой различные аспекты многогранного и сложного явления, каким является социальное развитие села. Они получают конкретное количественное выражение через систему показателей, которые в зависимости от их набора могут характеризовать определенный «блок-аспект» с большей или меньшей степенью детализации, в абсолютных, стоимостных или натуральных величинах.

Детерминирующие индикаторы и показатели характеризуют ресурсное обеспечение социального развития, фиксирующие - дают развернутую характеристику социальных процессов и явлений, а конечные - их качественный результат. Детерминирующие индикаторы и показатели предусматривают прежде всего характеристику производительности села (ВВП и национальный доход на душу сельского населения, производительность сельскохозяйственного труда) как основного ресурсного источника его социального развития.

Наряду с этим необходимо отразить и объем средств, используемых непосредственно на реализацию целей и задач социального развития села (социальные и природоохранные инвестиции, расходы на мероприятия по охране труда), а так же освоение этих средств, характеризуемое показателями ввода в действие жилищного фонда, объектов образования, здравоохранения, культуры, торговли и бытового обслуживания, газификации, электрификации, связи других объектов социальной и инженерной инфраструктуры села. В систему детерминирующих индикаторов и показателей следует включать объем государственного участия - как в форме прямых социальных инвестиций, так и в форме льгот и компенсаций сельским гражданам и хозяйствующим на селе субъектам. Фиксирующие индикаторы включают:

блок «население», характеризуемый показателями его численности и плотности, расселения, естественного и механического движения, половозрастной структуры, брачного и репродуктивного поведения, численности и среднего размера домашних хозяйств;

блок «занятость» (уровень и интенсивность занятости, отраслевая, демографическая структура занятых); блоки «условия труда» (уровень его механизации и безопасности);

«уровень жизни» (доходы и потребление населения, развитие потребительского рынка, масштабы бедности); «социальная инфраструктура» (обеспеченность населения жильем, социально-культурными и

торгово-бытовыми объектами, благоустройства жилого фонда и др.); «бюджет времени» (годовой фонд рабочего времени в среднем на работающего, недельный фонд рабочего времени).

Конечные индикаторы и показатели как бы сжимают обширную количественную информацию, заложенные в детерминирующих и фиксирующих индикаторах и показателях, и преобразуют ее в компактную качественную характеристику социальной ситуации, включающую основные параметры социального благополучия:

- уровень мотивации труда (по доле заработной платы в доходах семьи);
- материальное благосостояние населения (по доле расходов на питание);
- здоровье (по продолжительности жизни);
- образование (по доле населения в возрасте 15 лет и старше, имеющего полное среднее образование);
- стабильность института семьи (по соотношению количества разводов и браков);
- степень развития процессов общественной деградации (по заболеваемости наркологическими и психическими расстройствами, венерическими болезнями, количеству самоубийств и умственно отсталых);
- социальная безопасность (по количеству правонарушений).

Система показателей социального развития исчисляется десятками единиц, что делает ее использование в аналитических целях весьма затруднительным, особенно при изучении динамики процесса, межрегиональных сопоставлениях и сравнениях деревни с городом. Методика построения интегрального показателя социальной ситуации предусматривает: во-первых, измерение частных показателей в одной размерности (в единой шкале), а именно в относительных величинах, - так называемый способ свертывания показателей; во-вторых, подбор частных показателей, однородных по эффекту (положительный или отрицательный) увеличение числового значения;

в-третьих, взвешивание (бальную оценку) значимости каждого компонента.

При выборе относительных величин для реализации способа свертывания частных показателей наиболее предпочтительным представляется сопоставление их фактических уровней с рациональными нормами и нормативами. Однако, поскольку нормативная база расчетов отсутствует, за базу сопоставления приняты средние величины частных показателей по народному хозяйству. Такой подход позволяет определенным образом судить о положении села относительно города. Важное методическое требование при расчете интегрального показателя состоит также в том, что система частных показателей, подлежащих интеграции, должна формироваться по одному из двух принципов: или «чем больше, тем лучше», или «чем больше, тем хуже».

3.9. Влияние уровня развития социальной инфраструктуры на экономические показатели (эффективность производства)

Уровень развития социальной инфраструктуры несомненно оказывает огромное влияние на экономические показатели. И поэтому определении эффективности производства и факторов, влияющих на него следует учитывать и социальную инфраструктуру.

Попробуем проанализировать как социальная инфраструктура влияет на эффективность производства. Во-первых, социальная инфраструктура создает предпосылки для воспроизводства рабочей силы, во-вторых, следит за здоровьем и образованием, в-третьих, обеспечивает продовольственными и промышленными

товарами, через сеть торговых учреждений, в-четвертых, поддерживает культурно-нравственный потенциал людей.

В целом деятельность социальной инфраструктуры направлена на удовлетворение потребностей людей, т.е. рабочей силы. Если уровень развития социальной инфраструктуры высок, то это не может отразиться на эффективности производства. Например: если хорошо организовано получение детьми образования, а затем и профессии, это позволит получить квалифицированные кадры, производительность которых несомненно будет выше, чем не квалифицированных работников.

Так же если уровень развития социальной инфраструктуры позволяет сблизить условия жизни в городе и деревне, то это привлечет высоко квалифицированных специалистов с высшим образованием в сельскую местность, сейчас же наблюдается обратный процесс. Когда из-за неудовлетворительных условий жизни квалифицированные работники перебираются в города, и этот процесс прежде всего сказывается на качестве работы, а следовательно на эффективность производства.

Организованная социальная инфраструктура позволяет работнику больше времени уделять процессу производства, а не поиску необходимых продуктов или услуг. Правильно организованная инфраструктура дает возможность привлекать квалифицированных специалистов, воспроизводить рабочую силу, обеспечивая ее всем необходимым. Она позволяет освободить работника от повседневных проблем, и предоставляет ему больше времени и сил уделить производству. А в сумме развитая социальная инфраструктура и правильно организованное производство дают хороший экономический эффект.

3.10. Нынешняя состояние строительство объектов социальной сферы в Узбекистане

В Республике из общего объема освоенных инвестиций непроектной сферы в жилищном строительстве освоено 2260,2 млрд. сум, или 51,6 процента от их объема в 2010 году.

В 2010 г. построены и сданы в эксплуатацию 75,4 тыс. квартир общей площадью 8838,1 тыс.кв.м. (116,1 процента к уровню 2009 года), в том числе в сельской местности - 6689,3 тыс.кв.м. (131,4 процента). 2010 года в сельской местности построены и сданы в эксплуатацию по типовым проектам 7,6 тыс. квартир общей площадью 904,5 тыс.кв.м., освоено инвестиций на их строительство 448,2 млрд. сум, в том числе за счет кредитов Кишлок курилиш банка - 272,0 млрд. сум, или 60,7 процента от их объема.

Из общего объема освоенных инвестиций непроектной сферы использовано в строительстве объектов образования - 408,2 млрд. сум (9,3 процента от их объема), в коммунальном строительстве - 298,7 млрд. сум (6,8 процента), здравоохранения - 322,3 млрд. сум (7,4 процента).

На строительство и реконструкцию академических лицеев и профессиональных колледжей освоено 197,1 млрд.сум инвестиций, что составило 4,5 процента от объема инвестиций непроектного назначения и 48,3 процента от инвестиций, вложенных в отрасль образования.

На новое строительство и капитальную реконструкцию больниц и поликлиник использовано 69,9 млрд. сум инвестиций, прочих объектов здравоохранения - 16,1 млрд. сум, что

составило соответственно 21,7 процента и 5,0 процента от инвестиций, вложенных в отрасль здравоохранения.

На строительство водопроводных сетей освоено 88,7 млрд. сум, в том числе 37,8 млрд. сум - за счет средств государственного бюджета (42,6 процента от общего их объема),

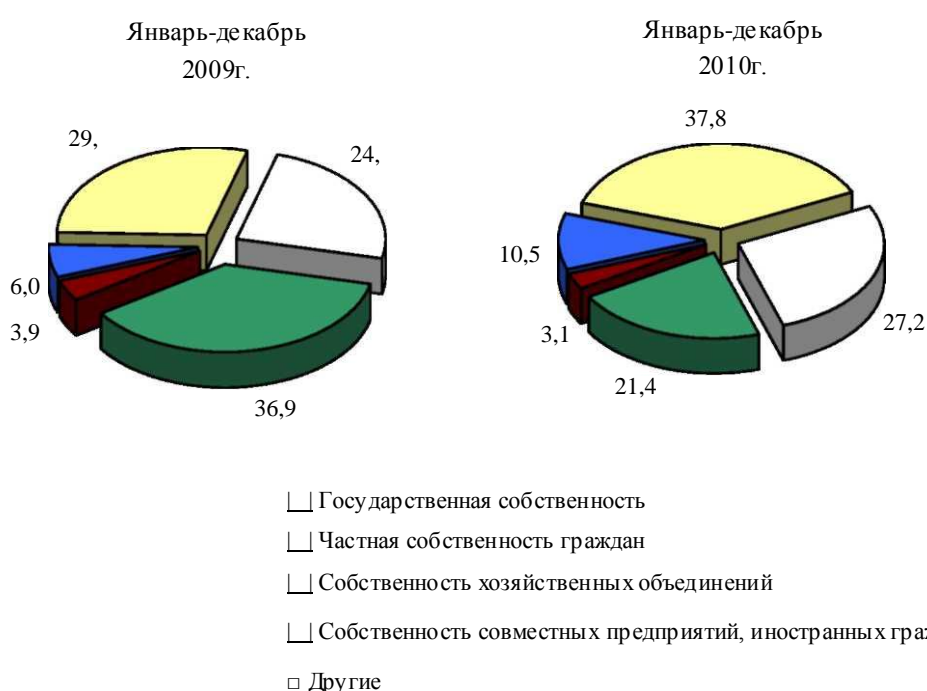
22,2 млрд. сум - за счет иностранных инвестиций и кредитов (25,1 процента), 12,7 млрд. сум - за счет средств населения (14,3 процента), газовых сетей освоено 11,6 млрд. сум, в том числе за счет средств населения - 11,3 млрд. сум (98,0 процента)¹.

Строительная деятельность

В 2010 года выполнено строительных работ на 8174,6 млрд. сум, что составило 108,1 процента к 2009 г.. Из общего объема строительных работ 83,1 процента приходится на новое строительство, реконструкцию, расширение и техническое перевооружение предприятий, 15,0 процента - на капитальный и текущий ремонт и 1,9 процента - на другие подрядные работы.

Структура строительных работ, выполненных собственными силами строительных организаций по формам собственности, приведена ниже (3.10.1 - рис.):

По данным Государственного комитета Статистики Республики Узбекистан. ³ По данным Государственного комитета Статистики Республики Узбекистан.



3.10.1 - Рис. Структура строительных работ по формам собственности

13

в Узбекистане, 2010 г. (в % к общему объему)

ГЛАВА IV. СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЕЕ РОЛЬ В РАЗВИТИИ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

4.1. Состав и структура социальной инфраструктуры

в селе

Реформирование села требует комплексного подхода, предусматривающего развитие многоукладности не только в производственной, но и в социальной сфере села. Социально -экономическая структура социальной сферы села была неоднородной и в дореформенный период. Она включала государственную собственность (крупные объекты культуры, санатории, дома отдыха, линии электропередач, связи, газопроводы и другие инженерные сооружения, которые находились в ведении органов власти, отдельных министерств и ведомств, объекты инфраструктуры, состоявшие на балансе сельхоз предприятий), муниципальную (школы, детские дошкольные учреждения, больницы, амбулатории, предприятия торговли и бытового обслуживания, культуры, физкультуры и спорта), кооперативно-колхозную (объекты, состоявшие на балансе колхозов), кооперативную (предприятия торговли, общественного питания, бытового обслуживания, принадлежащие потребительской кооперации), общественную (профсоюзные клубы, школьные лагеря и другие лечебно-оздоровительные учреждения) собственность.

Услоговая деятельность осуществлялась и на основе частной собственности, но она практически полностью относилась к сфере теневой экономики. Объем услуг, оказываемых частными лицами, был особенно значителен в сельском жилищном строительстве, транспортном обслуживании. Характерной чертой социально-культурных отраслей сферы обслуживания была практически полная бесплатность или льготная оплата населением оказываемых ему услуг. В настоящее время речь идет о принципиальных трансформациях в структуре собственности и организационно-правовых формах деятельности в сфере обслуживания сельского населения, связанных с включением ее в общее экономическое пространство, функционирующее по законам рыночной экономики.

За последние годы ситуация в социальной сфере села крайне обострилась. В результате передислокации функций финансирования с государственного на территориальный уровень, дефицита территориальных бюджетов и кризисного положения сельскохозяйственных производителей резко сократилась инвестиционная

деятельность, под угрозой физического разрушения находится имеющийся материально-технический потенциал отраслей обслуживания населения.

Важным фактором возрождения и развития социальной сферы села является модификация ее социально-экономической структуры. Задача этих преобразований - формирование новых, более эффективных с точки зрения удовлетворения потребностей сельского населения и учитывающих изменения в отношениях собственности в производственной сфере организационно-правовых форм usługовой деятельности и структуры мощностей социальной сферы по формам собственности.

До последнего времени этот процесс не имел достаточных научных обоснований и протекал во многом самотеком, что привело к отрицательным последствиям. В частности, бесконтрольный процесс приватизации и коммерциализации, достаточно широко развернувшийся в сфере бытового обслуживания, послужил важной причиной практически полного отлучения сельских жителей от бытовых услуг.

Основы современной государственной политики в области реформирования социальной сферы определены нормативно-законодательными и программными документами. В основу реформирования социальной сферы положены следующие основные принципы:

- ослабление функций государства в реализации конституционных прав граждан на образование, медицинскую помощь, услуги культуры, жилище;
- перенесение центра тяжести в бюджетном финансировании социально-культурных отраслей с государственного на региональный уровень;
- расширение платности образования, здравоохранения, учреждений культуры, переход к самокупаемости жилищно-коммунального хозяйства и транспорт;
- структурная перестройка форм собственности в социально-культурных отраслях в пользу частного сектора.

Таким образом можно подытожить, что роль социальной инфраструктуры очень огромна, именно она помогает людям удовлетворять свои потребности. Социальная инфраструктура - часть производительных сил общества, создающих условия для эффективного функционирования человека в производстве. Она выражает экономические отношения между обществом и его членами в потреблении ими как материальных, так и нематериальных услуг, необходимых для воспроизводства рабочей силы и гармоничного развития человека. Социальная инфраструктура села имеет свои особенности, которые отражают специфику сельскохозяйственного производства.

В самом общем понимании социальная инфраструктура представляет собой систему элементов искусственной среды обитания, выполняющая важную социальную функцию - обеспечение условий для воспроизводства населения. В таком толковании социальная инфраструктура не просто сфера обслуживания населения, призванная удовлетворять ряд насущных традиционных потребностей населения, но и, еще в большей степени, определенный механизм, управляющий развитием существующих черт образа жизни и в конечном счете работающие на формирование перспективных социальных форм жизнедеятельности субъектов.

Эффективная производственная деятельность сельскохозяйственных предприятий требует создание необходимых условий, как в процессе производства, так и при воспроизводстве рабочей силы. Эту задачу призваны выполнить подразделения и службы социальной инфраструктуры. Социальная инфраструктура представляет собой часть производительных сил общества, которые направлены на создание необходимых условий для эффективного функционирования работников в

процессе производства. Главной задачей социальной инфраструктуры является дальнейшее улучшение социально-бытовых условий сельского населения.

127

Отрасли социальной инфраструктуры не участвуют непосредственно в создании конечной продукции, но они обеспечивают предпосылки для нормального развития производственного процесса. Роль социальной инфраструктуры состоит в том, что она способствует обеспечению потребностей производства в кадрах требуемой квалификации, содействует воспроизводству и закреплению их в сельской местности, обеспечивает охрану труда и технику безопасности. Подразделения социальной инфраструктуры участвуют в создании условий для удовлетворения коммунально-бытовых потребностей как работников предприятия, так и членов их семей.

Социальной инфраструктуре присущи свои особенности, которые отражают специфику сельскохозяйственного производства. Объекты социальной инфраструктуры создаются как за счет ресурсов сельскохозяйственных предприятий и денежных средств сельского населения, так и путем эффективного использования государственных инвестиций на строительство жилых домов, детских дошкольных учреждений, школ, домов культуры, поликлиник, узлов связи и др. Подразделения социальной инфраструктуры в сельской местности обслуживают не только работников занятых в сельскохозяйственном производстве, но и другую часть населения, проживающую на территории предприятия.

Объекты социальной инфраструктуры на селе, как правило рассредоточены по территории хозяйства, что затрудняет эффективное их использование. Сезонный характер производства в сельском хозяйстве накладывает свой отпечаток на работу подразделений и служб социальной инфраструктуры.

К объектам социальной инфраструктуры в сельском хозяйстве относят подразделения жилищно-коммунального хозяйства, медицинские и детские дошкольные учреждения, организации общественного питания, учебно-производственные комбинаты, службы по охране труда, спортивно-оздоровительные организации, транспорт, обслуживающий рабочих и служащих, связь и информационные службы.

Перечисленные отрасли социальной инфраструктуры представлены не только организационно и юридически: они

128

всякий раз имеют материально-вещественное воплощение в виде системы зданий, сооружений, специальных зон и участков, коммуникаций, сетей и т.п., сооружений для бесперебойной реализации своей основной социальной функции. Таким образом, социальная инфраструктура представляет собой целесообразно сформированную материально пространственную среду, необходимым условием организации которой является максимальная доступность и пространственно-временная приближенность её звеньев к сферам социальной и индивидуальной активности человека.

По целевому назначению, источникам формирования, территориальному размещению и участию в производственном процессе все объекты и службы социальной инфраструктуры можно подразделить на две группы. К первой группе относятся объекты, созданные за счет средств предприятия, расположенных в подразделениях хозяйства и направленных на улучшение условий труда, техники безопасности и отдыха работников в процессе производства. В эту группу включаются бытовые помещения в фермерских хозяйствах, пункты общественного питания в подразделениях (буфеты, кухни, столовые), объекты здравоохранения, культуры и отдыха (профилактории, врачебные кабинеты, читальные залы и др.), пункты пожарной

безопасности. Они размещаются на животноводческих комплексах, фермах, в мастерских, в МТПах, на полевых станциях.

Вторую группу составляют объекты социальной инфраструктуры, которые расположены на территории населенных пунктов сельскохозяйственных предприятий, предназначенных для удовлетворения коммунально-бытовых нужд населения и созданных, как правило, за счет государственных ресурсов и специальных средств крупных предприятий и агропромышленных формирований. К ним относятся объекты жилищно-коммунального хозяйства, предприятия бытового обслуживания, учреждения здравоохранения (поликлиники, больницы, амбулатории), спорта, школы и дошкольные учреждения, дома культуры и клубы, торговые предприятия. Эти объекты социальной инфраструктуры призваны обслуживать всех жителей сельской местности

129

независимо от сферы приложения их труда и социального положения.

Социальная инфраструктура ориентирована не на специализированного отраслевого потребителя (как это наблюдается в промышленности, строительстве и других сферах производства), а сугубо на территориального, в этой роли каждый раз выступает население региона, района, города, поселка, деревни, т.е. определенная социально-территориальная общность людей. Следовательно, не организационная подчиненность, а потребности в оптимальной организации среды оказываются в данном случае ведущими.

К основным движущим силам развития сферы общественного обслуживания принадлежит и противоречие между ориентированностью социальной инфраструктуры на коллективного потребителя и индивидуальным потреблением её услуг. Эта группа противоречий принадлежит к сущностным характеристикам социальной инфраструктуры, заложена в самой идее сферы общественного обслуживания. Социальная инфраструктура всегда организуется в расчете на коллективного потребителя. Поэтому разрешение указанного противоречия не следует рассматривать как процесс утраты социальной инфраструктурой её коллективного характера.

Стратегическими целями политики в области социальной сферы села являются:

- гарантированное осуществление гражданских прав сельских жителей на охрану здоровья, образование, приобщение к культурным ценностям, благоустроенное жилище, торговое, бытовое, социальное обслуживание, связь с административными центрами;
- создание среды обитания, позволяющей воспроизводить на расширенной основе полноценный демографический потенциал, формировать способность сельских товаропроизводителей к высокопроизводительному труду и освоению эффективных технологий, всесторонне развивать личность;
- обеспечение социальной защищенности малоимущих пользователей услуг и потребности в социальном обслуживании инвалидов, лиц пожилого возраста, детей, других нетрудоспособных и социально уязвимых групп сельского населения;
- обеспечение возможности выбора типов и форм обслуживания с учетом интересов разных по уровню доходов групп сельского населения;
- сближение условий жизнедеятельности и на этой основе установление баланса труда и капитала между городом и деревней.

4.2. Основные составные части социальной инфраструктуры в селе

Как уже отмечалось к объектам социальной инфраструктуры в сельском хозяйстве относятся подразделения жилищно-коммунального хозяйства, медицинские и детские дошкольные учреждения, организации общественного питания, учебно-производственные комбинаты, службы по охране труда, спортивно-оздоровительные организации, транспорт, обслуживающий рабочих и служащих, связь и информационные службы.

Жилищно-коммунальная сфера. Основными задачами в жилищно-коммунальной сфере села являются:

- осуществление конституционного права все групп сельских граждан на жилище;
- обеспечение доступности улучшения жилищных условий средне - и малообеспеченным слоям сельского населения;
- развитие рынка жилья на селе;
- обеспечение значительного преимущества сельского населения по сравнению с городским по обеспеченности общей (полезной) площадью жилища с учетом особенностей труда и жизни на селе и по всему комплексу жилищных условий.

Образование. Основными задачами развития образования на селе являются:

- обеспечение общедоступности бесплатного начального общего, основного общего, среднего (полного) общего образования и начального профессионального образования в пределах государственных образовательных стандартов и на этой основе повышение конкурентоспособности выпускников сельских общеобразовательных учреждений на рынке труда и при поступлении в учреждения среднего и высшего профессионального образования;
- приближение общеобразовательных учреждений к месту жительства учащихся путем сохранения и развития сети малокомплектных сельских школ;
- удовлетворение потребности сельского населения в дошкольных учреждениях с льготной оплатой содержания и воспитания;
- организация семейного и межсемейного дошкольного и начального общего образования;
- развитие дополнительного образования детей и взрослых в целях создания условий для удовлетворения разносторонних образовательных потребностей, обеспечения занятости трудящихся и профилактики подростковой преступности;
- улучшение здоровья учащихся сельских общеобразовательных и профессиональных учебных заведений на основе нормализации учебной нагрузки, перехода к обучению в одну смену, организация бесплатного горячего питания в учебном заведении, регулярной диспансеризации учащихся, развития материальной базы спортивных, спортивно-оздоровительных и медицинских подразделений;
- создание для сельских жителей возможности выбора учебных заведений;
- улучшение социального положения и оплаты труда педагогического персонала и руководителей учебных заведений;
- разработка и реализация программы выявления и государственной поддержки талантливой сельской молодежи в целях обеспечения ее доступа к высшему профессиональному образованию в отечественных и зарубежных учебных заведений.

Здравоохранение. Основными задачами медицинского обслуживания сельского населения, решение которых позволит снизить заболеваемость и смертность, укрепить демографический потенциал села, являются:

- гарантированное обеспечение сельского населения бесплатной медицинской и лекарственной помощью в объеме государственных минимальных стандартов;
- гарантированное обеспечение сельского населения скорой и неотложной помощью;
- бесплатное гарантированное оказание специализированной медицинской помощи сельским жителям в областных, республиканских центрах за счет средств бюджета и средств обязательного медицинского страхования;
- организация профилактики заболеваний посредством диспансеризации сельского населения, оздоровления в лечебно-профилактических учреждениях, развития санитарно-эпидемиологических служб, охраны здоровья матери и ребенка, пропаганды здорового образа жизни;
- осуществление контроля за соблюдением государственных стандартов качества медицинской и лекарственной помощи в учреждениях здравоохранения;
- формирование на селе медико-социальной службы (сети больниц сестринского ухода и т.д.);
- организация платных медицинских услуг по видам и объемам медицинской помощи, которые не предусмотрены государственными минимальными социальными стандартами в области здравоохранения.

Сфера культуры. Основными задачами в сфере культуры на селе являются :

- сохранение ранее накопленного и развитие культурного потенциала сельской местности, восстановление нравственных установок и ориентации сельских жителей, создание условий для приобщения их к отечественным и мировым культурным ценностям, разнообразия культурной жизни, удовлетворения и развития культурных потребностей и творческих способностей;
- возрождение и развитие традиционных форм самодеятельного художественного и научно-технического творчества, народных промыслов и ремесел, приобщение сельской молодежи к традициям народной культуры, выявление и поддержка индивидуальных талантов и дарований;
- сохранение и обогащение историко-культурного наследия, национальных, местных обычаев, традиций, обрядов, фольклора;
- паспортизация и мониторинг сохранности памятников истории, культуры, архитектуры, природы, находящихся в сельской местности, введение их в культурный оборот;
- обеспечение сохранности книжного фонда сельских библиотек, восстановление централизованной системы их книгоснабжения, повышение доступности сельским жителям информационных ресурсов, накопленных в библиотеках страны;
- улучшение кинопроката и кинообслуживания сельского населения.

Торговое обслуживание. Основными задачами в сфере торгового обслуживания сельского населения являются:

- обеспечение доступности сельским жителям торгового обслуживания, включая общественное питание, независимо от места жительства;
- сближение условий реализации денежных доходов городского и сельского

- населения на основе расширения сети торговых предприятий и укрепления их материально-технической базы, увеличение парка передвижных средств розничной торговли и их технической модернизации, повышения качества обслуживания;
- создание условий для реализации сельским населением сельскохозяйственной продукции, изделий народных промыслов и ремесел, другой продукции, изготавливаемой сельскими жителями.

Бытовое обслуживание. Основными задачами в сфере бытового обслуживания сельского населения являются:

- создание новой организационной структуры и системы управления отраслью;
- восстановление базовых производственных мощностей в селской местности и других поселениях по ремонту бытовой техники, радиоэлектронной аппаратуры, химической чистке одежды и стирке белья, ремонту и строительству жилья по индивидуальным заказам населения;
- восстановление стационарной приемной сети бытового обслуживания в сельских поселениях и возобновление выездных форм обслуживания сельского населения городскими предприятиями;
- удовлетворение платежеспособного спроса жителей села на основные виды бытовых услуг, включая услуги, связанные с ведением личного подсобного хозяйства;
- обеспечение доступности (льготных тарифов) наиболее насущных видов бытовых услуг пенсионерам и другим наиболее социально уязвимым группам сельского населения.

4.3. Основные пути совершенствования инфраструктуры и роста экономической эффективности в селе

Законом предусмотрены такие виды производственных кооперативов, как сельскохозяйственная и кооперативное хозяйство, а также другие созданные гражданами для совместной деятельности по производству, переработке и сбыту сельскохозяйственной продукции. Кооперативы отличаются от частных фирм, акционерных компаний тем, что основной их целью является не извлечение максимальной прибыли любой ценой, а обеспечение экономических интересов своих членов и прибыльной работы каждого из них. Деятельность кооператива направлена на рост доходов всех его участников, гарантированный сбыт продукции, решение проблемы неплатежей, улучшение материального благосостояния работников в соответствии с ростом доходов предприятия.

В условиях рыночных отношений в АПК правомерно классифицировать сельскохозяйственные кооперативы по типам - горизонтального и вертикального типов, формам - производственные и потребительские (обслуживающие), а также видам - в зависимости от экономических функций.

К горизонтальному типу относятся кооперативы, организованные непосредственно в сфере сельскохозяйственного производства: фермерские союзы.

Кооперативы вертикального типа - это потребительские (обслуживающие) кооперативы сельских товаропроизводителей (по сбыту, переработке и реализации продукции, различными видами агросервиса, кредитные, страховые и т.д.), а также их союзы и объединения. При этом первичные кооперативы и производственной, и потребительской форм составляют низовой, первый уровень кооперации, а их союзы и объединения на районном, региональном и государственном уровнях - второй уровень.

Менее развита вертикальная интеграция, вследствие чего сельские товаропроизводители, как правило, выполняют роль поставщиков сырья. В результате около 40% прибыли от реализации готовой продукции

достаётся перерабатывающим предприятиям, транспортным организациям, предприятиям торговли, посредникам на разных стадиях движения сырья и продукции. Следовательно, очевидна необходимость усиления внимания к предприятиям и организациям сфер АПК, кооперации их с товаропроизводителями. Важно развивать кооперирование по отраслевому (внутриотраслевое и межотраслевое) и территориальному (внутрирайонное и межрайонное) принципам.

К различным формам кооперации и агропромышленной интеграции относятся ассоциации, агрофирмы, агрокомбинаты и иные формирования по производству, переработке и торговле сельскохозяйственной продукцией и продовольствием, построенные на основе рыночных отношений.

Мировая практика показала эффективность объединения кооперативов в союзы, ассоциации. Это позволяет концентрировать ресурсы, экономнее их использовать. В союзах и ассоциациях эффективнее осваиваются инвестиции, новая продукция, прогрессивные технологии. Их деятельность связана

с координацией экспортного рынка, что дает возможность получить дополнительную прибыль за счет действий на более мощном и стабильном по сравнению с индивидуальным функционированием базисе.

Таким образом кооперирование является эффективной формой хозяйствования. В современных рыночных условиях нужно уделять огромное внимание агропромышленной интеграции и межхозяйственному кооперированию, т.к. только сообща с промышленными и перерабатывающими предприятиями и другими производителями, может выжить в современных условиях сельскохозяйственный производитель. При этом при интеграции и кооперировании следует уделять внимание и вопросу развития социальной сферы.

Организация и содержание социальной сферы несколькими скооперировавшимися хозяйствами более выгодно с экономической точки зрения. Так как существенно снижаются затраты на управленческий аппарат, а так же увеличивается доля финансовых средств направляемых для развития социальной инфраструктуры. В современных условиях кооперирование может выступить, как одно из направлений спасающих разваливающуюся социальную сферу, т.к. многие хозяйства сейчас не способны содержать на своем балансе объекты социальной инфраструктуры. Если же происходит межхозяйственное кооперирование, то сами члены кооператива заинтересованы в не только поддержании объектов социальной сферы, но и их дальнейшего развития, с целью сближения условий жизни в сельской местности с городскими.

Агропромышленная интеграция позволяет объединить предприятия всех трех сфер АПК и социальную инфраструктуру (которую иногда называют четвертой сферой) для создания конкурентной сельскохозяйственной продукции. При этом социальной инфраструктуре отводится важная роль: обеспечить нормальную жизнедеятельность работника предоставив ему все необходимое для воспроизводства.

ЛИТЕРАТУРА

1. Узбекистан Республикаси Ер кодекси ва кишлок хужалигига оид қрнун хужжатлари. - Т.: Адолат, 1999. - 435 б.
2. Узбекистан Республикаси Президентининг «Узбекистан иктисодиётида хусусий секторнинг улуши ва ахамиятини тубдан ошириш чора-тадбирлари тугрисида» ги Фармони. Халк сузи, 2003 й. 28 январ. -Б. -
1.
3. Узбекистан Республикаси Президентининг 2009 йил 26 январдаги "Озик-овкат махсулотлари ишлаб чиқаришни кенгайтириш ва ички бозорни тулдириш юзасидан қушимча чора-тадбирлар тугрисида"ги қарори.
4. Постановление Президента Республики Узбекистан от 3 августа 2009г. №ПП-1167 «О дополнительных мерах по расширению масштабов строительства жилья в сельской местности».
5. Каримов И. А. Узбекистан иктисодий ислохотларни чуқурлаштириш йулида. - Т.: Узбекистан, 1995. - 269 б.
6. Каримов И.А. Жахон молиявий-иктисодий инкирози, Узбекистан шароитида уни барқараф этишнинг йуллари ва чоралари / И.А.Каримов. - Т: Узбекистан, 2009. - 56 б.
7. Каримов И.А. Мамлакатимизда демократик ислохотларни янада чуқурлаштириш ва фуқаролик жамиятини ривожлантириш концепцияси. / И.А.Каримов. - Т: Узбекистан, 2010. - 36 б.
8. Каримов И.А. Барча режа ва дастурларимиз ватанимиз тараккиётини юксалтириш, халқимиз фаровонлигини оширишга хизмат қилади. 2010 йилда мамлакатимизни ижтимоий-иктисодий ривожлантириш яқунлари ва 2011 йилга мулжалланган энг муҳим устувор йуналишларга бағишланган Узбекистон Республикаси Вазирлар Мақамасининг мажлисидаги маъруза. - Тошкент. Узбекистон НМИУ, 2011. - 45 б.
9. Авдашева С.Б. Теория организации отраслевых рынков. - М.: Магистр, 1998. - 311 с.
10. Аганбегян А.Г. Социально-технологическое развитие России. - М.: Дело, 2004.
11. Блауберг И.В., Юдин Э.Г. Системный подход в социальных исследованиях // Вопросы философии. 1967. № 9. С. 107.
12. Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Том 1-2, Москва, ИМЭМО, 2009.
13. Волков В.В. Силовое предпринимательство: экономико-социологический анализ. - СПб., 2005.
14. Городецкий А., Павленко Ю. Реформирование естественных монополий // Вопросы экономики. 2000. - № 1.
15. Грызлов Б. Российская энергетика: в поисках альтернативы // Эксперт. -2008. - № 31.
16. Губко М.В. Управление организационными системами с коалиционным взаимодействием участников. - М.: ИПУ, 2003. - 139 с. 17. Иванов О.Б. Экономико-теоретические основания структурных трансформаций инфрасистем в рыночной экономике России. - М.: Интекст, 2007. - 160 с. 18. Капельюшников Р.М. Экономическая теория прав собственности. - М., 1990.
19. Коваленко Н.Я. Экономика сельского хозяйства с основами аграрных рынков. Курс лекций. - М.: ЭКМОС. 1998. - 448 с. 20. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии // Вопросы экономики. — 1998. — № 4.
21. Котлер Ф. Маркетинг. Менеджмент. Анализ, планирование, внедрение, контроль. — СПб., 1998. — С.85. 22. Кузнецова А.И. Инфраструктура. Вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства. Геоэкономический подход. — М., 2006. — 456 с. 23. Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс. Т.1. — М., 1992. 24. Муравьев А. М. Экономическая база социального развития. Л., 1975. 25. Наврузода Б.Н. Нархни шакллантириш. - Бухоро: БухДУ наш., 2004. -
156 б.
26. Новиков Д.А. Сетевые структуры и организационные системы. - М.: ИПУ, 2003. — 101 с. 27. Нучик Б.Н., Яковец Ю.П. Россия-2050. Стратегия инновационного прорыва. 2-е изд. — М.: Экономика, 2005. 28. Орипов М.А. Узбекистан дехқончилигида инфратузилма хизматлари

- курсатишни ривожлантириш. - Т.: Фан, 2007. - 191 б. 29. Прогноз инновационно-технологического развития России с учетом мировых тенденций на период до 2030 г. / Под ред. Б.Н. Кузика, Ю.В. Яковца, А.И. Лудского. — М.: МИСК, 2008. 30. Рыбаков Ф.Ф. Генезис и эволюция промышленности Санкт-Петербурга. - СПб.: СПбГУ, 2008. — С.156-157.
31. Селезнев А.З. Конкурентные позиции и инфраструктура рынка России. — М.: Юристь, 1999. — 384 с.
32. Сулакшин С.С. Научные подходы к формированию экономической доктрины РФ. — М., 2008. 33. Тощенко Ж.Т. Социальная инфраструктура: сущность и пути развития. М., 1980.
34. Тухлиев Н., Хакбердиев К., Эрмаматов Ш., Холматов Н. Узбекистан иктисодиёти асослари. -Т.: УзМЭ, 2006, - 279 б. 35. Уильямсон О. Экономические институты капитализма: фирмы, рынки, «отношенческая» контракция. — СПб., 1996. 36. Хусанов Р.Х., Кашлоқ хужалигини ривожлантиришда инфратузилмаларни тузиш ва ривожлантиришнинг баъзи бир масалалари. - Т.: УзБИИТИ, 2007. - 227 б. 37. Статистический сборник Государственного комитета Статистики Республики Узбекистан. - Т.: 2011. 38. Butzin В. A methodology for the desegregation of long-term population forecasts for the planning of civil infrastructure provisions. Boulder, Co, 2006. — 109 p.
39. Hayes В. Infrastructure: a field guide to the industrial landscape. N.Y., 2005. - 536 p.
40. Infrastructure at the Crossroads: lessons from 20 years of World Bank Experience. Wash., World Bank, 2006. - 141 p. 41. Infrastructure to 2030. Pares, OECD, 2007
42. Mashatt M., Long D., Crum J. Conflict — sensitive approach to infrastructure development. Wash., US Institute of Peace, 2008.
43. Networks and markets. S.Rauch, A.Cassella (eds). N.Y., 2001. — 346 p.
44. Sow G. Policymaking for critical infrastructure: a case study on strategic interventions in public safety telecommunication. Aldershot, UK, 2005. — 198 p.
45. The management and measurement of infrastructure: performance, efficiency and innovation. Ch.Karlsson et al (eds). Cheltenham, UK, 2007. — 458 p.
46. US Dept. of Homeland Security. National infrastructure protection plan. Wash., 2006. — 179 p.
47. US, Government Accountary Office. Defense infrastructure: services use of land use planning: report to congressional committees.
48. The right way to invest in infrastructure. McKinsey Quarterly, September 2009.
49. AutoNews.ru 20.12.2011.
50. Noll R. "Note on privatization Infrastructure Industries", World Bank Working Papers, 2000. 51. Kularatne C. "Social and Economic Infrastructure Impacts on Economic Growth", 2006, UCT School of Economics Staff Seminar Series. 52. O'Flynn Kevin. Russia's infrastructure falling apart. RFE/RL Newsletter, 2009, September 2009. 53. Shuster S. Russia faces infrastructure Catch-22. Reuters, September 2008. 54. Osborne Simon. Russian Infrastructure: The Big Picture. Asian Investor.net. 19 March 2008.
55. Russia's Infrastructure at the Crossroad - The Key to Modernization. USRBC White Paper. Wash. DC 2010, pp. 8-9. 56. Прямая ссылка на страницу <http://forexaw.com/TERMs/Exchange/> Infrastructure

Содержание

ПРЕДИСЛОВИЕ	3
ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ	5
1.1. Определения инфраструктуры экономики.....	5
1.2. Сущность и функции инфраструктуры рынка	10
1.3. Инфраструктура как фактор экономического роста	13
1.4. Развитие концепции инфраструктуры	24
1.5. Элементы инфраструктуры. Понятие и функции	28
1.6. Информационная инфраструктура	49
ГЛАВА II: СУЩНОСТЬ И СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ	63
2.1. Инструментальное хозяйство	63
2.2. Тенденции развития производственной инфраструктуры	71
2.3. Туристическая инфраструктура.....	73
2.4. Транспортная инфраструктура	75
2.5. Транспортная система в Узбекистане	81
2.6. Рынок товаров и услуг в Узбекистане	85
ГЛАВА III: СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЕГО СУЩНОСТЬ.....	89
3.1. Что такое социальная инфраструктура	89
3.2. Основные объекты социальной инфраструктуры и их современное состояние	94
3.3. Социальная инфраструктура как объект управления	98
3.4. Финансирование социальной инфраструктуры	100
3.5. Система государственных социальных стандартов.....	103
3.6. Инфраструктура рынка труда	105
3.7. Тенденции развития социальной инфраструктуры.....	114
3.8. Методика и показатели характеризующие развитие социальной инфраструктуры	118
3.9. Влияние уровня развития социальной инфраструктуры на экономические показатели (эффективность производства)	122
3.10. Нынешняя состояние строительство объектов социальной сферы в Узбекистане	123
ГЛАВА IV. СОЦИАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА И ЕЕ РОЛЬ В РАЗВИТИИ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ	125
4.1. Состав и структура социальной инфраструктуры в селе.....	125
4.2. Основные составные части социальной инфраструктуры в селе....	131
4.3. Основные пути совершенствования инфраструктуры и роста экономической эффективности в селе	135
Литература	138

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение - 1. Основные экономические и социальные

показатели 2010 года¹⁴.

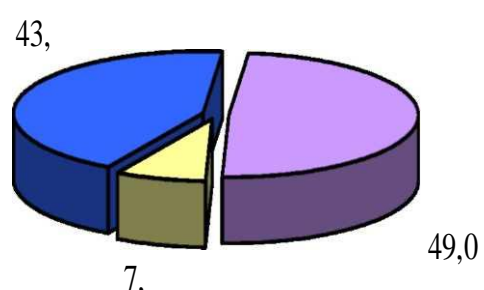
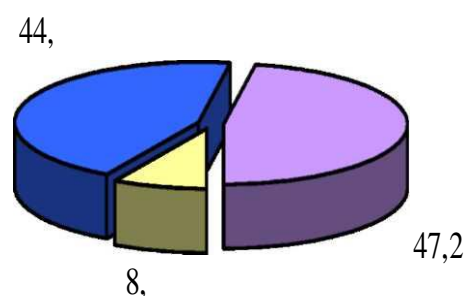
	млрд. сум	в % к 2009 г.
Валовой внутренний продукт	61831,2	108,5
Промышленная продукция	33580,5	108,3
Потребительские товары	11262,8	112,0
Продукция сельского хозяйства	15810,7	106,8
Инвестиции в основной капитал	15409,1	109,2
Строительные работы	8174,6	108,1
Грузооборот, млрд. т-км	75,8	100,0
Пассажиروоборот, млрд. пасс.-км	77,2	109,0
Розничный товарооборот	21448,9	114,7
Платные услуги	7919,8	113,4
Внешнеторговый оборот, млн. долл. США	21844,2	103,0
экспорт	13044,5	110,8
импорт	8799,7	93,2

внутреннего продукта¹⁵

в процентах к итогу

Январь-декабрь 2009г.

Январь-декабрь 2010г.



II Производство товаров

II Производство услуг

II Чистые налоги на продукты

и экспортно-импортные операции

Распределение количества зарегистрированных и действующих предприятий по отраслям экономики (без фермерских хозяйств) по состоянию на 1 января 2011 года¹⁶.

зарегистрированные I действующие

	тыс. единиц	в % к итогу	тыс. единиц	в % к итогу
Всего	283,4	100,0	251,8	100,0
из них:				
промышленность	35,5	12,5	29,9	11,9
строительство	22,4	7,9	18,4	7,3
сельское и лесное хозяйство	57,1	20,1	54,4	21,6
транспорт и связь	9,6	3,4	8,5	3,4
другие производственные отрасли	16,6	5,9	14,6	5,8
торговля и общепит	76,3	26,9	63,0	25,0
непроизводственные виды бытового обслуживания	3,9	1,4	3,4	1,3
здравоохранение, физкультура, спорт и соцобеспечение	10,4	3,7	9,9	3,9
образование, культура, наука и научное обслуживание	21,6	7,6	21,1	8,4
другие непроизводственные отрасли	30,0	10,6	28,6	11,4

В общем количестве зарегистрированных предприятий доля предприятий негосударственной формы собственности составила 92,2 процента, в том числе 51,6 процента - фермерские и дехканские хозяйства,

По данным Государственного комитета Статистики Республики Узбекистан

21.2 процента - частные предприятия, 0,9 процента - предприятия с участием иностранного капитала, 0,2 процента - акционерные общества, 18.3 процента - прочие предприятия.

Малое предпринимательство (бизнес)

В 2010 г. субъектами малого предпринимательства (бизнеса): произведено 52,5 процента ВВП (в 2009г. - 50,1 процента); обеспечена занятость 8639,3 тыс. человек или 74,3 процента всех занятых в экономике, в том числе в индивидуальном секторе занято 6666,5 тыс. человек, на малых предприятиях и микрофирмах - 1972,8 тыс. человек;

Доля продукции частного предпринимательства в общем объеме продукции (работ, услуг) малого бизнеса (2010 г.)

	объем продукции (работ, услуг) малого предпринимательства, млрд. сум	доля частного сектора в объеме продукции (работ, услуг) малого предпринимательства, в %
Промышленность	6568,8	33,2
Сельское хозяйство	15478,7	100,0
Строительство	4278,5	71,6
Розничный товарооборот	10820,9	73,8
Платные услуги	3776,3	91,7
Перевозка грузов, млн. тн	424,9	79,0
Перевозка пассажиров, млн. пасс.	4683,5	92,9
Экспорт, млн. долл. США	1774,3	5,2
Импорт, млн. долл. США	3223,7	16,8

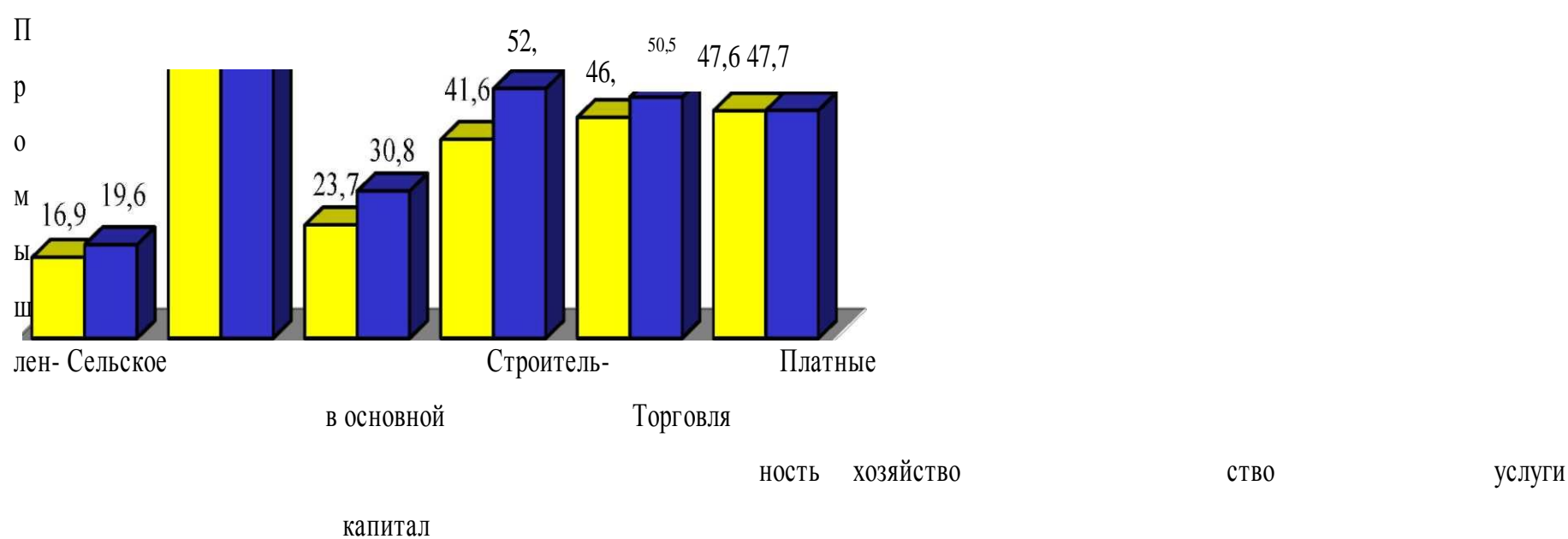
Доля малого предпринимательства в общем объеме продукции (работ, услуг) по отраслям экономики¹⁸

в % к общему объему

100,0 80,0 60,0 40,0 20,0

97,9 97,9 / / А

0,0



О Январь-декабрь 2009г. Ц Январь-декабрь 2010г.

Инвестиции и строительство²

В 2010 года в целом по республике освоено инвестиций в основной капитал в долларовом эквиваленте в объеме 9,7 млрд.долл. США, или 113,6 процента по сравнению с 2009 г. Общий объем освоенных инвестиций в основной капитал в 2010 года в национальной валюте составил 15409,1 млрд. сум.

**Распределение инвестиций в основной капитал по формам
собственности (2010 г.)**

(в процентах к итогу)

в том числе финансируемых за счет средств:

всего	бюджета	включая	предпри	внебюд-кредито			и
				жестких	в банке	фондов,	
инвес-	средства	фонда	-ятий и	и	и	и	и
тиций,	мелиора-	улучше-	населе-	и	и	и	и
млрд.	тивного	ния	ния	и	и	и	и
сум.	улучше-	ния	ния	и	и	и	и
	земель			и	и	и	и
Всего	15409,1	7,8	47,3	28,8	9,1	7,0	
в том числе							
предприятиями:							
государственной							
собственности	3604,1	32,7	34,0	12,4	1,7	19,2	
негосударственной							
собственности	11805,0	0,2	51,4	33,8	11,3	3,3	

Структура инвестиций в основной капитал по отраслям экономики²⁰

2010 года

	млрд. сум	в % к общему объему
Всего	15409,1	100,0
Производственного назначения	11027,6	71,6
промышленность	4399,3	28,6
из нее:		
топливно-энергетическая	1728,4	11,2
металлургия	782,0	5,1
химическая и нефтехимическая	199,4	1,3
машиностроение	473,5	3,1
легкая	427,0	2,8
пищевая	262,5	1,7
строительных материалов	332,5	2,1
сельское хозяйство	473,7	3,1
строительство	313,5	2,0
транспорт и связь	4502,4	29,2
торговля и общественная питания	714,8	4,7
геология и разведка недр	419,6	2,7
другие	204,3	1,3
Непроизводственного назначения	4381,5	28,4
жилищное строительство	2260,2	14,7
коммунальное хозяйство	298,7	1,9
здравоохранение	322,3	2,1
образование	408,2	2,6
культура и искусство	105,8	0,7
другие	986,3	6,4

В производственных отраслях экономики освоено инвестиций на 11027,6 млрд. сум (71,6 процента от общего объема), в непроизводственных отраслях 4381,5 млрд. сум (28,4 процента).

Использование иностранных инвестиций и кредитов в отдельных

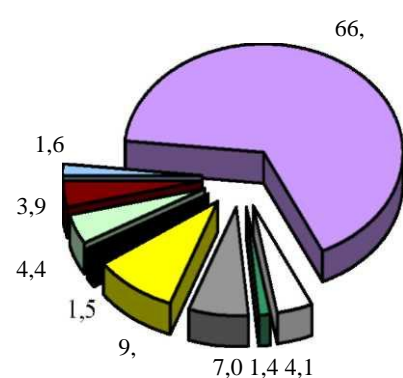
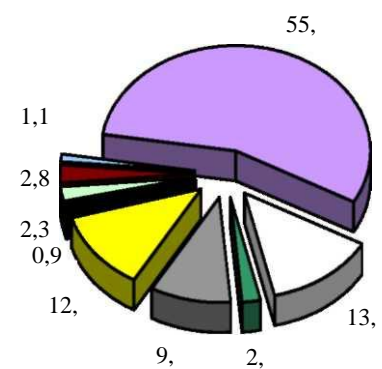
21

отраслях экономики

в процентах к общему объему

Январь-декабрь 2009г.

Январь-декабрь 2010г.



- Топливо-энергетическая
- Машиностроение
- Легкая
- Промышленность строительных материалов
- Пищевая
- Транспорт и связь
- Геология и разведка недр
- Коммунальное хозяйство
- Другие

Изменение индексов цен и тарифов за январь-декабрь 2010 г

22

(прирост цен в %) ²²

	Среднемесячный уровень		декабрь к декабрю предыдущего года	
	2009г.	2010г.	2009г.	2010г.
Индекс потребительских цен	0,6	0,6	7,4	7,3
Индекс цен производителей промышленной продукции	2,2	1,3	29,5	16,4
Индекс тарифов на грузовые перевозки	0,05	1,9	0,6	25,0
Индекс тарифов на услуги связи для юридических лиц	0,4	0,4	5,0	5,3

Индексы тарифов на грузовые перевозки отдельными видами

транспорта

(в процентах к декабрю предыдущего года)

	2009г.	2010г.
Транспорт грузовой - всего	100,6	125,0
в том числе:		
железнодорожный	116,0	118,8
автомобильный	117,4	112,4

Индексы тарифов на услуги связи для юридических лиц по видам связи

за январь-декабрь (в процентах к декабрю предыдущего года)

	2009г.	2010г.
Связь для юридических лиц - всего	105,0	105,3
в том числе:		
почтовая	100,0	115,4
городская телефонная	102,4	103,8
междугородная телефонная	100,0	100,0
телеграфная	119,5	107,8
сотовая	109,6	108,4
воздушный	126,6	97,8
трубопроводный	93,9	129,8

Темпы роста основных макроэкономических показателей²³

(2010 г. в % к 2009 г.)

	Валовой внутренний продукт	Промышлен ная продукция	Продукция сельского хозяйства	Инвестиции в основной капитал	Строительн ые работы
Республика Узбекистан	108,5	108,3	106,8	109,2	108,1
Республика Каракалпакстан	110,0	109,4	107,0	63,1	116,7
области:					
Андижанская	110,5	109,4	108,1	108,9	130,5
Бухарская	109,6	110,3	107,8	72,0	114,2
Джизакская	110,2	119,3	106,1	145,8	113,2
Кашкадарьинская	103,9	97,6	107,1	63,3	129,3
Навоийская	102,5	97,7	106,8	2,5р.	121,8
Наманганская	112,4	123,7	106,5	103,9	131,3
Самаркандская	113,6	120,0	107,6	140,7	145,1
Сурхандарьин-ская	111,2	112,9	105,4	104,2	140,8
Сырдарьинская	110,2	111,6	106,5	148,6	139,3
Ташкентская	110,1	109,2	106,2	104,1	121,4
Ферганская	105,8	94,7	106,5	126,1	134,0
Хорезмская	110,2	110,5	105,0	172,1	126,6
г. Ташкент	112,4	116,4	х	158,8	117,1

Продолжение

	Розничный товарооборот	Платные услуги	Внешне- торговый оборот	в том числе:	
				экспорт	импорт
Республика Узбекистан	114,7	113,4	103,0	110,8	93,2
Республика Каракалпакстан	121,3	120,3	87,4	96,9	64,2
области:					
Андижанская	117,7	113,3	137,7	188,4	123,3
Бухарская	110,7	118,0	197,1	166,4	2,4р
Джизакская	123,8	118,1	2,2р	2,6р	117,6
Кашкадарьинская	120,6	114,3	17,5	16,3	24,0
Навоийская	124,1	120,2	108,5	111,2	104,7
Наманганская	120,0	116,1	2,6р	3,8р	145,3
Самаркандская	119,9	113,3	92,0	67,1	104,4
Сурхандарьинская	119,2	114,8	144,0	140,5	185,7
Сырдарьинская	119,3	108,7	190,5	2,2р	152,6
Ташкентская	115,8	117,3	154,4	164,7	141,0
Ферганская	118,7	119,9	91,0	88,6	93,4
Хорезмская	113,4	115,1	131,1	131,9	128,9
г. Ташкент	105,2	107,2	103,4	144,5	77,6

Распределение зарегистрированных юридических лиц по формам собственности (без фермерских хозяйств)²⁴

(на 1 января 2011 г.)

	Всего, единиц	В % к общему числу		
		государст- венная	негосударст- венная	из нее частная
Всего	283421	13,9	86,1	37,9
из них:				
промышленность	35471	0,4	99,6	51,4
строительство	22350	2,7	97,3	50,7
сельское и лесное хозяйство	57056	2,0	98,0	16,4
транспорт и связь	9643	3,1	96,9	44,3
другие производственные отрасли	16564	3,9	96,1	40,1
торговля и общепит	76330	0,1	99,9	66,9
непроизводственные виды бытового обслуживания	3945	0,9	99,1	62,9
здравоохранение, физкультура, спорт и социальное обеспечение	10434	54,5	45,5	23,1
образование, культура, наука и научное обслуживание	21627	85,5	14,5	5,2
другие непроизводственные отрасли	30001	40,8	59,2	1,4

Удельный вес малого предпринимательства

(в процентах) по отраслям экономики

Финансовые результаты деятельности предприятий и организаций

	Валовой внутренний продукт	Промышле нная продукция	Строитель ные работы	Розничный товарообо рот	Платные услуги	
Республика Узбекистан	52,5	19,6	52,3	50,5	47,7	
Республика Каракалпакстан	63,6	23,0	64,8	45,1	44,2	Прибыль, убыток (-)
области:				млрд. сум		в % к январю- ноябрю 2009г.
Андижанская	54,7	8,4	94,0	50,9	61,5	
Всего	64,1	17,9	53,4	5468,3	65,5	102,7
Бухарская	64,1	17,9	53,4	48,2	65,5	
из них:	77,3	34,8	92,6	51,9	46,8	
Джизакская	77,3	34,8	92,6	2778,5	77,9	101,6
Кашкадарьинская	55,0	24,8	65,8	44,3	77,9	102,3
из них:	34,4	3,4	52,3	1846,2	53,7	102,3
Кашкадарьинская	34,4	3,4	52,3	49,0	53,7	52,1
Навоийская	76,0	33,9	85,5	101,4	63,9	109,1
из них:	73,6	38,6	86,2	50,5	61,3	109,1
Самаркандская	73,6	38,6	86,2	62,3	61,3	
Сурхандарьинская	71,7	16,4	79,0	41,2	63,0	126,3
из них:	71,7	16,4	79,0	324,2	63,0	126,3
Сырдарьинская	77,4	34,2	80,6	59,8	53,8	
из них:	77,4	34,2	80,6	59,8	53,8	
Ташкентская	54,7	17,3	61,0	43,2	52,4	
из них:	54,7	17,3	61,0	43,2	52,4	
Ферганская	59,5	12,5	78,4	48,5	59,4	103,7
из них:	59,5	12,5	78,4	19,5	59,4	103,7
Хорезмская	71,8	30,0	83,3	49,3	64,7	-
из них:	71,8	30,0	83,3	43,8	64,7	-
г. Ташкент	49,9	39,0	45,8	55,2	32,3	101,3
из них:	49,9	39,0	45,8	7,5	32,3	101,3
финансы, кредит, страхование				308,7	117,2	
другие отрасли				72,3	124,2	

за январь - ноябрь 2010 г.²⁶.

27

Строительные работы в Узбекистане по регионам в 2010 г.²⁷.

	Всего, млрд. сумов	В том числе по формам собственности, в % к общему объему		
		государстве нная	негосударств енная	из нее частная
Республика Узбекистан	8174,6	10,5	89,5	37,8
Республика Каракалпакстан	230,5	22,1	77,9	43,0
области:				
Андижанская	352,2	1,7	98,3	67,4
Бухарская	569,5	7,7	92,3	34,6
Джизакская	210,2	3,3	96,7	85,8
Кашкадарьинская	679,5	7,1	92,9	52,6
Навоийская	421,0	38,8	61,2	34,8
Наманганская	340,9	4,4	95,6	65,9
Самаркандская	499,5	5,7	94,3	70,5
Сурхандарьинская	315,8	9,1	90,9	65,5
Сырдарьинская	122,3	7,5	92,5	66,9
Ташкентская	457,5	15,6	84,4	46,6
Ферганская	465,2	9,9	90,1	58,2
Хорезмская	271,4	5,2	94,8	66,3
г. Ташкент	1510,9	7,4	92,6	22,9

Строительство и реконструкция академических лицеев в 2010 г.

	Введено в действие, ученических мест			Освоено инвестиций, млн. сум.		
	в том числе:			в том числе:		
	всего	новое строите льство	реконстру кция	всего	новое строите льство	реконст рукция
Республика Узбекистан	2250	900	1350	38417,8	28106,9	10310,9
Республика Каракалпакстан	-	-	-	655,9	655,9	-
области:						
Андижанская	-	-	-	47,3	-	47,3
Бухарская	-	-	-	2233,4	2202,9	30,5
Джизакская	-	-	-	25,5	-	25,5
Кашкадарьин- ская	-	-	-	2535,5	2535,5	-
Навоийская	-	-	-	665,0	665,0	-
Наманганская	-	-	-	1217,1	1182,0	35,1
Самаркандская	-	-	-	5173,4	5143,0	30,4
Сурхандарьин- ская	-	-	-	1809,1	1809,1	-
Сырдарьинская	-	-	-	472,6	472,6	-
Ташкентская	-	-	-	212,5	212,5	-
Ферганская	-	-	-	2861,4	2861,4	-
Хорезмская	-	-	-	1258,9	1231,3	27,6
г. Ташкент	2250	900	1350	19250,2	9135,7	10114,5

Строительство и реконструкция профессиональных колледжей в 2010

29

Г .

	Введено в действие, ученических мест			Освоено инвестиций, млн. сум.		
	в том числе:			в том числе:		
	всего	новое строитель ство	реконст рукция	всего	новое строитель ство	реконст рукция

Республика Узбекистан	23495	16110	7385	158732,0	125817,0	32915,0
Республика Каракалпакстан	-	-	-	3540,6	3440,4	100,2
области:						
Андижанская	-	-	-	2110,5	2110,5	-
Бухарская	390	390	-	4959,4	4748,3	211,1
Джизакская	435	435	-	3030,1	3030,1	-
Кашкадарьинская	3765	2715	1050	19585,7	15993,4	3592,3
Навоийская	-	-	-	2111,6	2111,6	-
Наманганская	-	-	-	4231,7	4231,7	-

По данным Государственного комитета Статистики Республики Узбекистан

Самаркандская	1635	1050	585	16582,3	14096,4	2485,9
Сурхандарьинская	6975	6180	795	36508,0	31685,3	4822,7
Сырдарьинская	-	-	-	-	-	-
Ташкентская	2145	2145	-	15045,7	14317,9	727,8
Ферганская	2895	2895	-	19514,3	19078,2	436,1
Хорезмская	-	-	-	3760,2	3760,2	-
г. Ташкент	5255	300	4955	27751,9	7213,0	20538,9

Приложение - 17. Строительство и реконструкция

общеобразовательных школ в 2010

30

Г .

	Введено в действие, ученических мест			Освоено инвестиций, млн. сум.		
	всего	в том числе:		всего	в том числе:	
		новое строитель ство	реконст рукция		новое строите льство	реконст рукция
Республика Узбекистан	12890	4590	8300	26929,4	21874,9	5054,5
Республика Каракалпакстан	-	-	-	561,3	561,3	-
области:						
Андижанская	-	-	-	507,5	507,5	-
Бухарская	-	-	-	1261,9	1261,9	-
Джизакская	315	315	-	569,4	569,4	-
Кашкадарьин-ская	630	630	-	1678,5	1678,5	-
Навоийская	-	-	-	2450,2	2345,0	105,2
Наманганская	11000	2700	8300	15560,4	10611,1	4949,3
Самаркандская	-	-	-	1079,4	1079,4	-
Сурхандарьин-ская	630	630	-	444,7	444,7	-
Сырдарьинская	-	-	-	551,4	551,4	-
Ташкентская	315	315	-	882,6	882,6	-
Ферганская	-	-	-	432,1	432,1	-
Хорезмская	-	-	-	950,0	950,0	-
г. Ташкент	-	-	-	-	-	-

31

Розничный товарооборот в 2010 г.

(включая общественное питание)

Розничный товарооборот
продовольственных и
непродовольственных
товаров в 2010 г.³².

	Всего		На душу населения	
	млрд. сум	в % к 2009г.	тыс. сум	в % к 2009г.
Республика Узбекистан	21 448,9	114,7	757,1	112,8
Республика Каракалпакстан	684,3	121,3	416,1	120,0
области:				
Андижанская	1 623,3	117,7	629,4	115,5
Бухарская	1 304,9	110,7	800,9	109,1
Джизакская	589,3	123,8	520,6	121,7
Кашкадарьинская	1 316,5	120,6	497,4	118,2
Навоийская	871,4	124,1	1012,4	122,3
Наманганская	1 318,8	120,0	577,3	117,8
Самаркандская	1 602,9	119,9	507,6	117,7
Сурхандарьинская	1 282,6	119,2	610,8	116,8
Сырдарьинская	410,0	119,3	566,6	117,5
Ташкентская	2 363,0	115,8	904,4	114,5
Ферганская	1 888,4	118,7	606,5	116,7
Хорезмская	914,9	113,4	579,7	111,2
г. Ташкент	5 278,6	105,2	2328,9	103,9

	Продовольственные товары		Непродовольственные товары	
	млрд. сум	в % к 2009г.	млрд. сум	в % к 2009г.
Республика Узбекистан	10465,7	113,7	10983,2	115,5
Республика Каракалпакстан	326,1	115,6	358,2	126,6
области:				
Андижанская	516,5	96,8	1106,8	130,1
Бухарская	514,6	102,9	790,3	116,1
Джизакская	255,1	99,5	334,2	149,8
Кашкадарьинская	709,0	119,1	607,5	122,3
Навоийская	351,0	89,0	520,4	165,3
Наманганская	584,8	124,3	734,0	116,9
Самаркандская	896,3	125,6	706,6	113,9
Сурхандарьинская	703,4	122,8	579,2	115,3
Сырдарьинская	220,5	115,2	189,5	124,1
Ташкентская	1230,6	127,8	1132,4	105,8
Ферганская	846,7	112,9	1041,7	123,6
Хорезмская	488,3	120,7	426,6	106,5
г. Ташкент	2822,8	109,7	2455,8	100,8

33

Платные услуги (2010 г.)

	Всего		На душу населения	
	млрд. сум.	в % к 2009г.	тыс. сум.	в % к 2009г.
Республика Узбекистан	7919,8	113,4	279,6	111,5
Республика Каракалпакстан	207,5	120,3	126,2	119,0

области:				
Андижанская	720,1	113,3	279,2	111,1
Бухарская	395,5	118,0	242,8	116,3
Джизакская	171,6	118,1	151,6	116,1
Кашкадарьинская	377,1	114,3	142,5	111,9
Навоийская	226,4	120,2	263,0	118,5
Наманганская	434,0	116,1	190,0	114,0
Самаркандская	706,6	113,3	223,7	111,2
Сурхандарьинская	223,2	114,8	106,3	112,6
Сырдарьинская	95,6	108,7	132,1	107,0
Ташкентская	482,0	117,3	184,5	116,1
Ферганская	612,1	119,9	196,6	117,9
Хорезмская	305,1	115,1	193,3	113,0
г. Ташкент	2384,4	107,2	1052,0	105,9

(2010 г.)³

	Всего, млрд. сум.	В % к общему объему		
		государствен ная	негосударст- венная	из нее частная
Республика Узбекистан	7919,8	21,9	78,1	38,5
Республика Каракалпакстан	207,5	20,2	79,8	24,0
области:				
Андижанская	720,1	6,2	93,8	57,0
Бухарская	395,5	12,5	87,5	54,8
Джизакская	171,6	36,2	63,8	28,9
Кашкадарьинская	377,1	6,4	93,6	62,0
Навоийская	226,4	28,8	71,2	40,5
Наманганская	434,0	17,3	82,7	55,3
Самаркандская	706,6	23,5	76,5	60,3
Сурхандарьинская	223,2	9,0	91,0	62,0
Сырдарьинская	95,6	28,2	71,8	30,3
Ташкентская	482,0	11,0	89,0	40,6
Ферганская	612,1	13,7	86,3	45,5
Хорезмская	305,1	20,2	79,8	44,5
г. Ташкент	2384,4	21,4	78,6	23,1

Д. Ш. ЯВМУТОВ

ОСНОВЫ ИНФРАСТРУКТУРЫ

(учебно-методическое пособие)

Редактор: Тех.редактор: Корректор: Худ.редактор:

И. Субхони Р. Шарипова И.Хайдаров А.Каландаров

Лицензия издательства А-1 №115 30.09.2008. Подписано к печати от оригинального макета: 20.11.2012. Формат 60x84. Кегль 16. Гарн <<Times>>. Опечатано офсет. метод. Офсетная бумага. Печат.лист 10,2. Тираж 100. Заказ №. Цена договорная.

Бухарское областное управление печати и информации

Издательство "Бухоро": г.Бухара, ул. И.Муминова,