

Интернет-журнал «Мир науки» ISSN 2309-4265 <http://mir-nauki.com/>

Выпуск 2 - 2015 апрель — июнь <http://mir-nauki.com/issue-2-2015.html>

URL статьи: <http://mir-nauki.com/PDF/04KMN215.pdf>

УДК 33

**Грицунова Светлана Викторовна**

ФГБОУ ВПО «Ростовский Государственный Экономический Университет (РИНХ)»

Россия, Ростов-на-Дону

Доцент кафедры Инновационного менеджмента и предпринимательства

Кандидат экономических наук

Svetlana-06-84@yandex.ru

**Кокин Андрей Николаевич**

ФГБОУ ВПО «Ростовский Государственный Экономический Университет (РИНХ)»

Россия, Ростов-на-Дону

Доцент кафедры Инновационного менеджмента и предпринимательства

Кандидат экономических наук

nastyhakav@mail.ru

## **Структура, механизмы и эффекты формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства**

**Аннотация.** Рассматривается сущность функционирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства. Рассматривается потенциальный результат функционирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства. Рассматривается цель и субъекты её реформирования, а также предмет и объект. Основным результатом формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства заключается в достижении состояния оптимальной обеспеченности продуктами и сервисами на основе функционирования рыночных хозяйственных в отрасли. Как показатель, отражающий потенциал инфраструктурного обслуживания, состояние обеспеченности рассмотрено на нескольких уровнях: минимальная инфраструктурная обеспеченность, нормальная обеспеченность, оптимальная обеспеченность, максимальная обеспеченность, каждая из которых рассматривается детально. Отмечается, что данная система индикаторов может быть построена только в рамках анализа отраслевой специфики инфраструктурной сферы, с учетом её территориальной привязки. Отмечено, что для инфраструктурного обслуживания согласование территориальной и отраслевой определенности в наибольшей степени гармонируется при использовании мезоэкономического подхода. Данный подход рассматривается в статье.

**Ключевые слова:** предпринимательство; инфраструктура предпринимательства; сельское хозяйство; субъекты хозяйствования; предпринимательская деятельность; агропромышленный комплекс.

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Грицунова С.В., Кокин А.Н. Структура, механизмы и эффекты формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства // Интернет-журнал «Мир науки» 2015 №2 <http://mir-nauki.com/PDF/04KMN215.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

Инновационно-ориентированная система инфраструктурного предпринимательства, как рыночный механизм предоставления инфраструктурных сервисов, обретает свои четкие формы в условиях развитой свободной экономики и гражданского общества, развитой управленческой компетенции властей каждого уровня, существования в обществе действенных согласительных механизмов

Функционирование инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства в общем виде представляет собой механизм взаимодействий, основывающихся на договорных отношениях и существующих нормах и правилах ведения хозяйственной деятельности. Функционирование подобной системы реализует хозяйственный механизм инфраструктурного обслуживания в виде рыночного привлечения ресурсов и распределения сервисов. Также функционирование инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства можно рассматривать с точки зрения возможностей регулирования и регламентирования производственно-коммерческой деятельности в инфраструктурной сфере с учетом соблюдения технических, экономических, организационных, социальных, экологических правил и требований. Данный аспект важен, так как ориентация регулятивных воздействий на систему предпринимательства в целом, а не на отдельного субъекта хозяйствования, предполагает более совершенные и справедливые механизмы регулирования, учитывающие интересы всех участников социально-экономической деятельности, а не только ограничивающие действия отдельного предпринимателя.

Результатом функционирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства должно стать не только количественное расширение инфраструктурных сервисов, но и повышение эффективности использования ресурсов, совершенствование ценообразования, в том числе и тарифов на предоставляемые сервисы, а также поддержка научной деятельности и применение передового опыта в сфере инфраструктурного обслуживания. Достижение данных результатов становится возможным, только при условии формирования и реализации предпринимательскими структурами и отраслевыми органами регулирования стратегических и тактических планов, анализа их выполнения и определения ясных и обоснованных приоритетов развития.

Функционирование развитой системы инфраструктурного предпринимательства может происходить на основах саморегуляции своей деятельности - в виде формирования устойчивых и длительных связей с потребителями; задействования конкурентных механизмов при оказании инфраструктурных услуг; обретения ясных стратегических инвестиционных и инновационных механизмов развития; определения стандартов инфраструктурного обслуживания и строгого следования им и пр.. В ведущих экономиках мира предпринимательские системы в инфраструктурных сферах в значительной степени обладают указанными компонентами организационного, инвестиционного и производственного саморегулирования своей деятельности, устойчиво функционируют в условиях рынка. Можно предположить, что и в отечественных сферах инфраструктурного обслуживания подобные механизмы будут сформированы в процессе развития и совершенствования рыночных основ российской экономики. Однако, данные процессы могут занять значительный исторический период, если будут проходить только под воздействием естественно расширяющихся рыночных начал и опираясь на случайные факторы и толчки роста. Для отечественной экономики необходима четкая и последовательная политика формирования систем инфраструктурного предпринимательства. Это означает активизацию и ускорение процессов, связанных с развитием рыночной инфраструктуры и институтов предпринимательства в обслуживающих отраслях. Сам процесс формирования системы инфраструктурного предпринимательства должен рассматриваться как отдельная управленческая задача, решаемая в рамках государственного влияния на экономику.

Следует отметить, что формирование инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства является не только теоретической, но и практической деятельностью, связанной с непосредственной реализацией рыночных процессов. В этой связи необходимо уделить особое внимание соблюдению уже существующих норм и правил предпринимательской деятельности (во взаимосвязанном комплексе технических, экономических, организационных, социальных, экологических и пр.), что возможно осуществить только на основе формирования специальных механизмов их совершенствования и развития - именно через обновление и развитие норм и правил рыночной деятельности и развиваются новые эффективные институты предпринимательства, а, следовательно, и система предпринимательства в целом. Более того, можно предположить, что именно сфере инфраструктурного обслуживания существуют наиболее сложный и избыточный комплекс регламентации хозяйственной деятельности, унаследованный от административного хозяйственного механизма и монопольных производственно-коммерческих структур, обеспечивавших предоставление значительного числа сервисов. Изменение данных норм, ограничений и правил как с правовой стороны, так и в рамках формирования новых экономических норм, тарифов, расценок, а также становление современных организационных структур - все это большая и кропотливая работа, которая должна вестись постоянно и по целому ряду направлений. Не будет ошибочным утверждение, что в данном случае необходимо рассматривать деятельность по формированию предпринимательских механизмов инфраструктурного обслуживания как длительный процесс реформирования не только предприятий и организаций, а целых отраслей.

Для четкого раскрытия содержания данного вида управления может быть даны следующие определения, его целей и задач, объектов и предметов воздействия, субъектов управления.

Цель формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства - создание и функционирование устойчивого хозяйственного механизма предпринимательской деятельности в сфере инфраструктурного обслуживания.

Субъектами формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства являются:

- субъекты хозяйствования - производители инфраструктурных услуг;
- субъекты хозяйствования - потребители инфраструктурных услуг;
- потенциальные инвесторы;
- региональные органы власти (инфраструктурные сервисы, как правило, привязаны к системам обслуживания территории);
- руководство отраслевых органов экономического регулирования (федеральные министерства, ведомства);
- госкорпорации (одновременно крупнейшие - производители и потребители инфраструктурных сервисов);
- институты развития (специальные целевые программы, механизмы льготного кредитования и пр.);
- контрольные и надзорные органы в сфере использования инфраструктуры и распоряжения землей, специалисты технического и экологического контроля, которые все вместе посредством различных форм управленческого взаимодействия осуществляют целенаправленное руководство процессами инфраструктурного обслуживания.

В процессе своей предпринимательской деятельности субъекты хозяйствования абсолютно независимы и ориентируются на действие спроса и предложение, микроэкономических факторов организации инфраструктурной деятельности.

Они обеспечивают самостоятельное реагирование своей хозяйственной системы на внешние воздействия и регулирование всей инфраструктурной системы достигается с помощью оперативной информации, обратной связи и осуществляется в форме настройки и организации действующих процессов обслуживания. Управление предоставлением инфраструктурного сервиса со стороны субъекта предпринимательской деятельности полностью самостоятельно, но данный вид обслуживания глубоко интегрирован во внешние производственные и социальные системы, что делает необходимым использование специальных приемов и методов управления всей системой инфраструктурного обслуживания, которые преимущественно должны быть ориентированы на поиск компромиссов и соглашений при осуществлении предпринимательской деятельности.

Предметом формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства является разработка и использование систем и методик эффективного рыночного хозяйствования, процессы принятия решений по мотивации предпринимательской деятельности, управление инфраструктурными системами, осуществление контроля за соблюдением экологической и технологической безопасности.

Объекты управления - природные, производственные и людские ресурсы инфраструктурной сферы, ее производственно-технические комплексы и иные объекты и процессы. В вещественном виде объектом управления при формировании инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства выступает единый территориально распределенный комплекс обеспечения с присущими ему природными ресурсами, зданиями и сооружениями. Причем, в аграрной сфере сама земля выступает объектом, на который направлено воздействие инфраструктуры, что повышает сложность управления соответствующей системой хозяйствования. Так, еще в значительной степени остаются неурегулированными многие вопросы оценки земли и недвижимости, природных богатств и экологических последствий производственной деятельности, которая реализуется в процессе инфраструктурного обслуживания. Данные вопросы являются крайне значимыми для развития предпринимательства в инфраструктурной сфере, которое должно основываться на четком понимании ограничений и потенциала существующего имущественного и природного комплекса.

Основной результат формирования инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства заключается в достижении состояния оптимальной обеспеченности продуктами и сервисами на основе функционирования рыночных хозяйственных в отрасли. Под оптимальной обеспеченностью понимается наилучший состав и структура инфраструктурных сервисов доступная всем нуждающимся в соответственном обеспечении. Понятие обеспеченности является интегральной характеристикой уровня развития инфраструктурной системы и должно быть рассмотрено специально.

Сформулированный результат создания и развития инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства является также целью регулирования и поддержки предпринимательской деятельности в инфраструктурной сфере - это повышение уровня обеспеченности инфраструктурными сервисами предприятий и организаций, то есть комплексное улучшение условий хозяйственной деятельности в рамках территориально очерченной экономической системы.

Обеспеченность инфраструктурными обслуживанием - это отношение суммы предоставляемых сервисов относительно потенциально возможных.

Это интегральный показатель, который является важнейшей характеристикой инфраструктурной сферы.

Обеспеченность инфраструктурным обслуживанием отражает способность хозяйственной системы поддерживать функционирование производственных и социальных, реализовывать процессы воспроизводства материальных благ.

Как показатель, отражающий потенциал инфраструктурного обслуживания, состояние обеспеченности можно рассматривать на нескольких уровнях.

1. Минимальная инфраструктурная обеспеченность – минимально допустимый набор инфраструктурных сервисов, обеспечивающий функционирование систем, для работы которых необходимы соответствующие услуги и продукты. Дальнейшее уменьшение допустимого набора приведет к остановке систем, находящихся на обеспечении инфраструктурного комплекса.
2. Нормальная обеспеченность – уровень предоставления сервисов, достаточный для бесперебойного функционирования обслуживаемых систем и обладающий определенным уровнем запаса обслуживания, резервами обеспечения.
3. Оптимальная обеспеченность - наилучшее сочетание факторов инфраструктурного обслуживания, предоставляющих рациональные услуги обслуживаемым системам с наилучшим качеством и при наименьших затратах. В рамках оптимальной обеспеченности может рассматриваться широкий спектр разнообразных условий, включающих природные и социальные, которые влияют на количество и качество предоставляемого инфраструктурного сервиса.
4. Максимальная обеспеченность - наиболее широкий спектр инфраструктурных услуг, превосходящий имеющиеся потребности и способный удовлетворить возрастающие инфраструктурные запросы производственных и социальных систем.

При формировании системы инфраструктурного предпринимательства крайне важно спрогнозировать - какой уровень обеспеченности может быть достигнут при развитии рыночных отношений в конкретной сфере. Более того, данный аспект хозяйственной деятельности требует постоянного наблюдения и для этого необходимо сформировать набор индикаторов, позволяющих выявлять дисбаланс потребностей в инфраструктурных сервисах и способности хозяйственной системы их удовлетворить.

Данная система индикаторов может быть построена только в рамках анализа отраслевой специфики инфраструктурной сферы, причем с учетом ее территориальной привязки, на важность которой необходимо обратить внимание.

Территориальный параметр является следствием существования определенного технологического масштаба инфраструктурного обслуживания - предоставление услуг не может транспортироваться или предоставляться удаленно - их производство и потребление имеет достаточно четкие пространственные ограничения. Территориальный аспект делает необходимым учет региональных факторов развития предпринимательской деятельности в сфере инфраструктурного обслуживания и такой учет должен быть реализован, но необходимо отметить, что рассматриваемая пространственная определенность и рамки региональной экономической системы могут не совпадать: в первом случае рассматривается система поддержки бизнес-процессов, во втором случае - сложившиеся механизмы хозяйствования и регулирования экономической деятельности в рамках административной территории (муниципалитет, район, регион, республика и пр.). Например, сетевая предпринимательская структура, охватывающая ряд предприятий производственно-снабженческими услугами

(снабжение материалами, обеспечение ремонта и пр.) формирует определенный уровень обеспеченности на некоторой территории, контур которой может не совпадать с существующими границами районов или поселений, охватывать своей деятельностью один или несколько регионов. В данном случае не должно возникать противопоставления территориального параметра инфраструктурного обслуживания и существующей региональной структурой самой инфраструктуры - это различные плоскости проявления инфраструктурной системы, которая имеет четко выраженную территориальную привязку, но реализуется на основе функционирования предприятий и организаций, распределение которых по территории определяется широким комплексом природных, техногенных и социальных факторов.

Для инфраструктурного обслуживания согласование территориальной и отраслевой определенности в наибольшей степени гармонизируется при использовании мезоэкономического подхода. Данный подход предполагает более крупный масштаб исследования, нежели микроэкономическое изучение фирмы или группы фирм, действующих на отдельном рынке. В то же время, мезоэкономический подход является в большей степени комплексно-интегративным по сравнению с региональным, в рамках которого критерий территориальности доминирует. При этом, мезоэкономический подход согласуется с микроэкономическим и региональным. Это проявляется в том, что определенный уровень обеспеченности инфраструктурными сервисами выступает как значимые внешние условия хозяйствования для фирмы, которые в значительной степени определяют ее эффективность, но на которые она непосредственно повлиять не может. Для региональной экономики обеспеченность инфраструктурными сервисами - значимая качественная характеристика существующих хозяйственных условий.

Отмеченное проявление двойственности инфраструктурного обслуживания в рамках территориального параметра объективно: инфраструктура привязана к определенной территории и региону и одновременно развивается под влиянием значительного числа факторов, которые не связаны с региональной экономикой, является одним из многообразных выражений объективного дуализма инфраструктурной сферы, выступающие одновременно условием и следствием развития.

Так, для развития современной промышленной и аграрной деятельности необходим высокий уровень инфраструктурного обеспечения (энергетического, транспортного, информационного и пр.) и наоборот, данное обеспечение может сформировать только при существовании значительного спроса на подобного рода услуги, активного развития хозяйственной деятельности. Очевидно, что невозможно рассматривать повышение обеспеченности инфраструктурными сервисами без анализа использующих их систем - необходим интегрированный подход, позволяющий гармонизировать процессы роста инфраструктуры и использующей ее деятельности комплексов.

Обеспеченность инфраструктурными сервисами выступает одновременно условием и следствием улучшения предпринимательского климата и роста инвестиционной привлекательности территории. Поэтому в широком смысле обеспеченность инфраструктурными сервисами представляет собой оценку степени удовлетворения существующих бизнес-потребностей и ожиданий субъектов хозяйствования от своей деятельности на рынках территории.

В организационно-техническом плане обеспеченность инфраструктурными сервисами выступает как показатель количественного и качественного соответствия предоставляемых ресурсов (энергетических, транспортных, коммунальных, информационных и пр.) запросам аграрной или промышленной деятельности.

Становление инновационно-ориентированных систем инфраструктурного предпринимательства является крайне актуальной задачей для отечественной экономики, однако, требует проведения дополнительных исследований для разработки теоретико-методологических основ развития подобных систем, изучения особенностей их эволюции и факторов стимулирования роста. Проведение подобных исследований должно быть достаточно масштабно и начинаться в наиболее проблемной области - инфраструктурном обеспечении АПК, в которой механизмы предпринимательства развиты достаточно слабо. Развитие инновационно-ориентированной системы инфраструктурного предпринимательства в АПК позволит не только реализовать новые способы хозяйствования, но и станет важным фактором устойчивости и стабильности всего сельского хозяйства, условием непрерывности роста всей отечественной экономики.



**Gritsunova Svetlana Viktorovna**

Rostov State University of Economics

Russia, Rostov-on-Don

E-mail: Svetlana-06-84@yandex.ru

**Kokin Andrey Aleksandrovich**

Rostov State University of Economics

Russia, Rostov-on-Don

E-mail: naukaimip@yandex.ru

## **Structure, mechanisms and effects of formation of the innovative focused system of infrastructure business**

**Abstract.** The essence of functioning of the innovative focused system of infrastructure business is considered. The potential result of functioning of the innovative focused system of infrastructure business is considered. The purpose and subjects of its reforming, and also a subject and object is considered. The main result of formation of the innovative focused system of infrastructure business consists in achievement of a condition of optimum security with products and services on the basis of functioning market economic in branch. As the indicator reflecting the potential of infrastructure service, a condition of security it is considered at several levels: the minimum infrastructure security, normal security, optimum security, the maximum security, each of which is considered in details. It is noted that this system of indicators can be constructed only within the analysis of branch specifics of the infrastructure sphere, taking into account its territorial binding. It is noted that for infrastructure service coordination of territorial and branch definiteness is most harmonized when using mesoeconomic approach. This approach is considered in article.

**Keywords:** businesses; infrastructure of business; agriculture; subjects of managing; business activity; agro-industrial complex.