

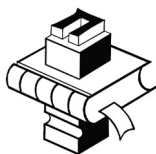
**А.И. Кузнецова**

---

# **Инвестиции в создание и развитие инфраструктуры**

**Монография**

*Под общей редакцией доктора экономических наук, профессора,  
заслуженного деятеля наук РФ А.Ю. Егорова*



**ПАЛЕОТИП**

Москва

2007

**УДК 330(075.8)**

**ББК 65.263я73**

**К89**

*Рекомендовано к изданию решением Ученого совета  
Государственной академии профессиональной переподготовки  
и повышения квалификации руководящих работников  
и специалистов инвестиционной сферы (ГАСИС)*

**Рецензенты:**

*В.Д. Клюев, член-корреспондент Академии военных наук,  
начальник управления военной инфраструктуры 26 ЦНИИ МО РФ,  
доктор экономических наук, профессор,  
А.Е. Яковлев, доктор экономических наук, профессор*

**Кузнецова А.И.**

**К** Инвестиции в создание и развитие инфраструктуры :  
монография / А.И. Кузнецова; под общ. ред. д-ра экон. наук,  
проф., засл. деят. науки РФ А.Ю. Егорова. — М. : Издательство  
«Палеотип», 2007. — 268 с.

**ISBN 978-5-94727-193-5**

В монографии дан анализ проблемных постановок, связанных с инвестированием инфраструктурной сферы России. Предложена авторская концепция развития приоритетных направлений инфраструктуры как факторов роста инвестиционной активности хозяйствующих субъектов. Систематизирован отечественный и зарубежный опыт по инвестированию объектов инфраструктуры. Рассмотрены различные методические приемы диагностики, выявляющие состояние инвестиционного процесса в инфраструктурной сфере. Сформулированы предложения и рекомендации по прогнозам развития инвестиционного процесса, обоснованию основных направлений инвестиционной политики, концептуальному моделированию инвестиционной стратегии оценки инвестиционных проектов развития инфраструктуры.

*Для студентов экономических и инженерных специальностей, аспирантов, научных сотрудников, руководителей и специалистов инвестиционной сферы.*

**УДК 330(075.8)**

**ББК 65.263я73**

**ISBN 978-5-94727-193-5**

© Кузнецова А.И., 2007

© Издательство «Палеотип», 2007

# Содрежание

От автора .....	6
Введение.....	8
<b>Глава 1. Теоретическая модель менеджмента в инвестиционно-инфраструктурной сфере. Геоэкономический аспект.....</b>	<b>13</b>
1.1. Методологические основы управления инвестиционно-инфраструктурным процессом .....	13
1.2. Программный и проектно-ориентированный подход к решению проблем инвестирования инфраструктурной сферы.....	17
1.2.1. Программа создания универсальной модели инфраструктуры и этапы ее разработки .....	17
1.2.2. Разработка реального проекта – основа для инвестирования .....	20
1.3. Проблемы оптимизации структуры управления инвестициями в инфраструктурную сферу в условиях рыночной экономики .....	21
1.4. Воздействие государства на уровень развития инфраструктуры .....	35
<b>Глава 2. Роль инвестиционной политики в оздоровлении российской экономики .....</b>	<b>40</b>
2.1. Препятствия на пути притока инвестиций. Пути и меры по активизации инвестиционного климата .....	40
2.2. Основные источники инвестиций.....	45
2.2.1. Внутренние источники инвестиций в России:.....	50
2.2.2. Внешние источники инвестиций .....	58
2.2.3. Роль международной помощи в оздоровлении российской экономики .....	61
2.3. Государство как инвестор и как инициатор инвестиционной деятельности.....	63
<b>Глава 3. Концептуальное моделирование инвестиционной стратегии в инфраструктурной сфере. Инновационный подход .....</b>	<b>68</b>
3.1. Инвестиционная политика, которой придерживается государство.....	71
3.2. Инновационная инвестиционная стратегия государства.....	76
3.3. Государственное инвестирование.....	77
3.4. Инвестиционная кооперация интегрирующихся стран .....	80
3.5. Долевое участие в строительстве инфраструктурных объектов.....	82
3.6. Привлечение сторонних инвестиций.....	82
3.7. Дополнительные инвестиции от потребителей инфраструктурных услуг .....	83

3.8. Инвестирование инноваций в инфраструктурной сфере.....	86
3.9. Инвестирование за счет гуманитарной помощи.....	88
<b>Глава 4. Концепция стратегии развития инфраструктурной сферы России.....</b>	<b>90</b>
4.1. Инновационный инфраструктурный процесс как фактор роста инвестиций.....	91
4.1.1. Инновационный вектор инфраструктуры.....	91
4.1.2. Стратегия дальнейшего развития инновационной национальной инфраструктуры.....	93
4.2. Инфраструктурная сфера – объект для вложения инвестиций.....	97
4.2.1. Оценка инфраструктуры как фактора создания привлекательного инвестиционного климата.....	97
4.2.2. Инфраструктура как объективная закономерность привлечения инвестиций и роста производства и воспроизводства.....	99
4.3. Влияние инфраструктуры на выбор инвестиционной стратегии в России.....	103
<b>Глава 5. Реализация методологии формирования инфраструктурных отраслей на основе новой стратегии инвестирования.....</b>	<b>106</b>
5.1. Инфраструктура инновационной деятельности.....	108
5.2. Производственная инфраструктура.....	109
5.3. Инфраструктура жилищно-коммунального хозяйства (ЖКХ).....	110
5.4. Инвестирование банковской инфраструктуры.....	114
5.5. Энергетическая инфраструктура – фундаментальная база устойчивого экономического роста.....	115
5.6. Транспортная инфраструктура.....	119
5.7. Развитие инфраструктуры информационного сектора региона....	127
5.8. Развитие инфраструктуры малого бизнеса.....	129
5.9. Конъюктурообразующая информационно-коммуникационная инфраструктура.....	130
5.10. Туризм. Инфраструктурный подход.....	137
5.11. Инфраструктурные преобразования в таможенной службе.....	138
<b>Глава 6. Оценка потребностей и возможностей инвестирования инфраструктурных объектов.....</b>	<b>146</b>
6.1. Оценка потребности инвестиций в инфраструктурную сферу.....	146
6.2. Оценка возможностей вложения инвестиций в инфраструктурную сферу.....	158
6.2.1. Стимулирование инвестиций.....	158
6.2.2. Определение инвестиционных возможностей.....	160
6.3. Методы прогнозирования и планирования инвестиций.....	172

<b>Глава 7. Проект как основа вложения прямых инвестиций</b> .....	183
<b>7.1.</b> Понятие инвестиционного проекта .....	183
<b>7.2.</b> Классификация инвестиционных проектов .....	185
<b>7.3.</b> Прямые инвестиции – расходы на инвестиционные проекты, компенсируемые в будущем .....	190
<b>7.4.</b> Решения по инвестиционным проектам. Критерии и правила их принятия .....	202
<b>Глава 8. Определение эффективности инвестиционных проектов</b> ...	210
<b>8.1.</b> Анализ критериев отбора инвестиционных проектов. ТЭО инвестиционных проектов.....	210
<b>8.2.</b> Основы инвестиционного анализа реальных проектов .....	215
<b>8.3.</b> Критерии оценки универсальной модели инфраструктуры .....	219
<b>8.4.</b> Анализ методов определения эффективности инвестиционных про- ектов .....	229
<b>8.4.1.</b> Анализ «статических» методов (основанные на учетных оценках) .....	231
<b>8.4.2.</b> Анализ «динамических» методов (основанные на дисконтированных оценках) .....	233
<b>8.4.3.</b> Влияние процентной ставки и инфляции на прибыльность инвестиционного проекта .....	240
<b>8.5.</b> Оценка эффективности инвестиций .....	241
<b>Заключение</b> .....	251
<b>Литература</b> .....	256

# От автора

## Уважаемый читатель!

Вашему вниманию предлагается книга, в которой Вы найдете концентрированное обобщение проблемных постановок, связанных с инвестированием инфраструктурной сферы России. В общем виде инфраструктура как объект исследования – это совокупность общих условий производства и жизнедеятельности населения, возникающих в системе общественного разделения труда в мирохозяйственной системе. В современной экономике требуется соответствующая концепция, доктрина развития приоритетных направлений инфраструктуры как факторов роста инвестиционной активности. В книге дано авторское видение соответствующей научной разработки стратегии развития инфраструктуры и концепция инвестирования инфраструктуры.

Данная книга является продолжением исследования, начатого в книге «Инфраструктура: вопросы теории, методологии и прикладные аспекты современного инфраструктурного обустройства», изданная в мае 2006 года.

Материалы книг могут быть использованы в качестве методического пособия при разработке планов социально-экономического развития страны и отдельных регионов.

Наиболее существенным является в этой работе методы и средства решения системных задач. Принципиальным моментом при этом является выведение задач методологического характера:

выявление факторов влияния на формирование инфраструктуры и её инвестирование;

факторов, влияющих на технологию принятия инвестиционной стратегии и прогноз развития инфраструктуры.

На первый план в этой работе выходит соответствующий уровень теоретической и практической разработки; формирование модели инвестиционного развития инфраструктуры.

Научно-техническая и практическая ценность данной книги заключается в том, что в ней систематизирован научный, теоретический, методологический опыт по инвестированию объектов инфраструктурной сферы. Рассмотрены некоторые особенности современного менеджмента; материалы социального исследования этой сферы, которые необходимо учитывать при инвестировании. В книге приведен анализ

состояния инвестирования за период 1992–2005 годы. Исследованы причины низких темпов инвестирования объектов инфраструктуры. Применены различные методические приемы диагностики, влияющие на инвестиционный процесс, в т. ч.: состояния инвестиционной политики, инвестиционного климата, динамики фактических показателей инвестирования, фактической оценки инвестиционных проектов, прогноза развития инвестиционного процесса, обоснования направлений, концептуального моделирования инвестиционной стратегии в инфраструктурной сфере.

*С уважением  
Ваш автор А. Кузнецова*

# Введение

«В советский период в стране была создана достаточно эффективная промышленная, научная, образовательная, транспортная инфраструктура, которая последние годы безудержно ветшает. Если немедленно не заняться ее поддержкой и модернизацией, то, по оценкам экспертов, не более чем через пять лет она разрушится настолько, что ее фактически нужно будет строить заново. А в таком случае ни один серьезный инвестор не рискнет вкладывать сюда деньги. Ведь в мире есть десятки стран с прекрасной инфраструктурой, полностью готовых к иностранным капвложениям...»

*Аллен Линг, «Аргументы и факты», № 8(912), апрель 1998 г.*

Проблема инвестиций в России является одной из самых важных и сложных проблем. Разумная стратегия капиталовложений может облегчить структурную перестройку экономики, уменьшить масштабы безработицы, сохранить наукоемкие производства и ускорить интеграцию России в сообщество развитых стран.

Инвестиции непосредственно связаны с увеличением ВВП, а, следовательно, и экономическим ростом страны. Достаток завтрашнего дня создается сегодняшними инвестициями. Одной из наиболее важных в комплексе проблем экономического роста, подъема производства и воспроизводства является проблема формирования инновационной инфраструктуры и её инвестиционного обеспечения.

Речь идет как о поиске источников инвестиций, так и об их эффективном освоении и вложении в реальные проекты. Для решения проблемы инвестирования в инфраструктурную сферу предстоит решить следующие задачи.

На первый план выдвигаются задачи методологического характера: выявление факторов влияния на формирование инфраструктуры и её инвестирование;

факторов, влияющих на технологию принятия инвестиционной стратегии и прогноз развития инфраструктуры.

На инвестиционный рынок влияют:

1. Скорость и качество институциональных изменений;
2. Препятствия в формировании экономического пространства: барьеры в межотраслевом и межрегиональном перетоке товаров, капи-



талов и рабочей силы, неурегулированность межбюджетных отношений;

3. Низкое качество менеджмента, техническая и технологическая отсталость, высокая степень износа основных средств, медленная адаптация к рыночной среде;

4. Низкий уровень трансформации сбережений в инвестиции;

5. Низкий уровень инвестиций в основные фонды;

6. Значительное число нежизнеспособных предприятий;

7. Зависимость от мирового рынка; утечки капиталов за рубеж; монопольного поведения иностранных производителей на внутреннем рынке;

8. Вывоз результатов НИОКР и конкурентоспособных технологий;

9. Значительная доля населения с доходами ниже прожиточного минимума;

10. Усиление влияния государства в углублении взаимодействия между инвестициями и макроэкономическим показателями;

11. усиление влияния государства на теневую экономику, кредитно-финансовую сферу.

Государственная социально-экономическая политика направлена на совершенствование организационной структуры и менеджмента в реальном секторе экономики; на замещение устаревших технологий и основных фондов современными, увеличение доли продукции с высокой степенью обработки; развитие инфраструктуры, что предполагает существенное изменение темпов и пропорций инвестиционного процесса.

При решении вопросов инвестиционной активности необходимо обоснование цели и средств инвестиционной политики и дифференцированного подхода по уровню государственного вмешательства в сектора экономики. В соответствии с таким структурно-избирательным подходом можно выделить следующие сектора: либерализованный, первичных отраслей и магистральной инфраструктуры, аграрный, потенциально конкурентоспособный (оборонные отрасли), депрессивный, малый бизнес.

Объем реальных инвестиций в каждом конкретном периоде развития государства зависит от того, какие приоритеты заложены в распределение валового национального продукта.

**Среди первоочередных мер инвестиционной политики следует выделить прямое государственное участие в инфраструктурных проектах народнохозяйственного значения и их финан-**

совое стимулирование путем предоставления налоговых льгот или налогового кредита. Эффект от таких проектов выразится в существенном снижении производственных издержек во всех других секторах экономики. Например, модернизация базовых телефонных сетей, неудовлетворительное состояние которых в большинстве крупных городов сдерживает распространение современных видов коммуникаций.

Существуют возможности усиления инвестиционной политики за счет межотраслевого взаимодействия. Например, рост инвестиций в жилищное строительство сопряжено с ростом инвестиций в производство строительных материалов, в электротехническую промышленность, другие либерализованные отрасли.

В настоящее время важным является вмешательство государства в инвестирование национальной инфраструктуры, где основную часть составляет зона естественной монополии. Например, в топливно-энергетическом комплексе, где основные капиталовложения направляются на экстенсивное увеличение объемов добычи и экспорта.

Участие государства в финансировании инфраструктурных инвестиционных проектов может осуществляться на долевых, паритетных началах с другими заинтересованными партнерами, прежде всего с коммерческими банками, при государственных гарантиях возврата частных инвестиций.

Вмешательство государства в создание нормальной инфраструктуры региональных рынков способствует развитию малого бизнеса.

Совершенствование форм и методов привлечения в инвестиционную сферу сбережений населения повышает возможность их направления в инфраструктурную сферу. Это может быть система паевых инвестиционных и пенсионных фондов. Зарубежный опыт показывает, что 2/3 средств они вкладывают в ценные бумаги, а 1/3 в инвестиционные проекты или развитие общероссийской системы жилищного ипотечного кредитования.

Российский рынок – один из самых привлекательных для иностранных инвесторов. Однако, он один из самых непредсказуемых в силу непредсказуемости последствий реализации инвестиционного проекта и по соображениям безопасности. (Россия во внешней мировой среде считается страной, «опасной» для инвестирования). По этой же причине осторожничают и отечественные инвесторы. В России накоплен огромный инвестиционный капитал, который при определенном инвестиционном климате мог бы быть мобилизован в российскую экономику.

Объем иностранных инвестиций в нашу страну ничтожно мал как по возможностям иностранного капитала, так и по фактическим потребностям отечественной экономики.

Проведенный анализ состояния инвестирования инфраструктурной сферы за период 1992–2005 годы показал депрессивный характер ее инвестирования не потому, что инвестиции вообще не выделяются, а потому что их выделяется ничтожно мало по сравнению с потребностями. При этом применены различные методические приемы диагностики факторов, влияющих на инвестиционный процесс, в т. ч.:

- состояния инвестиционной политики;
- инвестиционного климата;
- динамики фактических показателей инвестирования;
- фактической оценки инвестиционных проектов;
- прогноза развития инвестиционного процесса;
- обоснования направлений развития инвестиционной стратегии и разработка концепции модели инвестиционной стратегии в инфраструктурной сфере.

На основе инвестиционного анализа выявлены причины; сопоставлены потребности и возможности инвестирования инфраструктурной сферы. Инвестиционный инфраструктурный эффект возможен при наличии благоприятного политического, экономического и социального климата. Он определяется общественной полезностью объектов инфраструктуры и их ролью в стимулировании притока инвестиций в страну.

В отечественной и зарубежной практике известны формализованные и неформализованные методы оценки инвестиционных проектов, применяемые при принятии решения об инвестировании проекта. Какого-то универсального метода, пригодного для всех случаев жизни не существует. Формализованные методы позволяют определять показатели возможной экономической эффективности капитальных вложений, вкладываемых в проект. Как правило, в расчетах принимается во внимание временный аспект стоимости денег. Эти же показатели используются при альтернативном выборе проектов

Стимулом для инвестирования инфраструктурных проектов должна быть только одна цель – возможность получать услуги в будущем. Получение прибыли в данном случае не может быть целью. Как только ставится цель извлечения прибыли из инфраструктурных объектов – она начинает вызывать социальные протесты. Суть инфраструктуры не производство продукции, не извлечение прибыли, а производство услуг по распределению и перераспределению ресурсов, дохода, прибыли.

Для достижения эффекта роста инвестиций необходимы следующие институциональные условия:

1. Эффективное функционирование банковского комплекса;
2. Готовность предприятий к эффективному использованию инвестиций;
3. Снижение процентной ставки до уровня 10—12%.

Традиционно в России финансирование капитальных вложений осуществлялось государством, в основном, за счет внутренних источников. С переходом на рыночную экономику роль государства в инвестировании инфраструктурных объектов значительно снизилась. Появилась необходимость поиска других источников финансирования, причем не столько иностранных, сколько отечественных. Экспертный анализ показывает, что такие инвестиции в стране есть. Необходимы методы их мобилизации. **И здесь необходима сильная, научная, государственная инвестиционная политика и инвестиционная стратегия.**

# Глава 1

## Теоретическая модель менеджмента в инвестиционно-инфраструктурной сфере. Геоэкономический аспект

### 1.1. Методологические основы управления инвестиционно-инфраструктурным процессом

В современных условиях возникает необходимость в разработке новых теоретических и методологических подходов к управлению процессами создания модели инфраструктуры и ее инвестирования как на национальном, так и региональном и местном уровнях.

Главные задачи управления:

1. Соответствовать динамике изменений в мирохозяйственной системе и своевременно реагировать на новые факторы влияния. Отображать процессы, происходящие в мирохозяйственной системе.

2. Включать исследуемый объект в геоэкономические преобразования.

3. Проводить анализ теоретических закономерностей формирования инфраструктуры.

4. Оценивать состояние национальной инфраструктуры и произошедшее в России за последние годы снижение факторов роста инфраструктуры.

5. Показать роль инфраструктуры как фундаментальной основы в конструировании современного мира и мировой хозяйственной системы.

6. Изыскать пути создания инфраструктуры, адекватной происходящим преобразованиям внутри страны и в мирохозяйственной системе.

7. Раскрыть механизм влияния преобразований на конструкцию модели инфраструктуры.

8. Выявить закономерности, которые влияют на изменение существующих стандартов формирования и модернизации инфраструктуры.

9. Новые стандарты синхронизировать с общемировыми стандартами, адаптируя их к российским климатическим, географическим, экономическим особенностям.

10. Предложить концепцию новых подходов к управлению формированием инфраструктуры и ее инвестированию (Основные функции экономических систем - проявление власти, выраженной в целях и планах субъектов экономики).

Подобные задачи в науке пока не ставились, инфраструктурный подход не применялся в анализе состояния и прогнозировании развития мировой и национальных экономик.

Результатом решения вышеперечисленных задач должны быть: оценка, нормы, научно-обоснованные программы, модель построения инфраструктуры, новые подходы к инвестированию инновационной инфраструктуры и научно- концептуальные выводы и рекомендации.

Для осуществления инвестиционной деятельности в инфраструктурной сфере специалистам необходимы соответствующие междисциплинарные знания, поскольку управление инвестициями в инфраструктурную сферу, предполагает:

- знание специфики формирования и финансирования инфраструктурных объектов;

- формирование инвестиционной стратегии в создании инфраструктурных объектов;

- создание и оценку инвестиционного портфеля, определение потребностей и возможностей инвестирования, принятие решений на основе альтернативных вариантов;

- создание гудвилла и инвестиционной привлекательности потенциальных инфраструктурных объектов инвестирования;

- обоснование и оценку внутриинфраструктурного эффекта и комплексной эффективности от ввода инфраструктурного объекта.

Изменение роли информационных технологий в инфраструктурно-инвестиционной сфере экономики – переход к стратегическому развитию, созданию новых моделей инфраструктуры требует наличия управленцев высшего звена, способных формировать и реализовывать стратегию бизнеса предприятий посредством информационных технологий. Рост зависимости развития инфраструктуры от ИКТ (информационно-коммуникационные технологии) повышает требования к специалистам и качеству их подготовки.

В инфраструктурно-инвестиционной сфере экономики страны существует большая потребность в «управленцах» - экономистах, имеющих организаторские навыки, умеющих работать в команде и быстро принимать решения сбора и анализа разнообразной экономической информации. Эксперты отмечают возрастание значения этих качеств в сетевом мире.

Чтобы быть готовым к вхождению в цифровой мир, успешно продвигать инвестиционный инфраструктурный проект, специалисты, занятые в управленческом инфраструктурном менеджменте, должны иметь междисциплинарные знания, уметь на практике применять теоретические и методологические знания для достижения высокой эффективности хозяйствования в рыночной экономике, иметь инновационное мышление. Это в настоящее время более чем актуально, в связи с концепцией электронного развития страны на основе новейших технологий, к числу которых относятся ИКТ. Их освоение, внедрение и реализация исключительно связаны с «человеческим потенциалом», т.е. способностью человека собирать, обрабатывать, внедрять и эффективно использовать цифровую информацию.

Россия позже других стран вступает в сетевой мир. Электронное развитие страны зависит от совокупности знаний, навыков и опыта экономически активного населения, от его желания обучаться и перелучаться, постигать, внедрять и пользоваться новыми технологиями.

Уровень образования населения существенным образом определяет степень и эффективность использования электронных технологий.

Россия имеет 4 степень готовности к электронному развитию по образовательному индексу жителей России. Доля лиц с высшим образованием по данным Госкомстата оставляет 21,3% от численности экономически активного населения. Сопоставим эти данные с подобными данными других стран: США - 24%; Нидерланды - 21%; Канада - 17%; Германия - 13%; Великобритания - 12%; Франция - 9%; Португалия - 7%; Австрия - 6%.

Численность ученых (по данным Госкомстата), например в 2002 году, в стране насчитывалось 58 исследователей на 1000 экономически активного населения. По научному потенциалу Россия имеет 4 степень готовности страны к электронному развитию.

Бурное развитие компьютерных технологий и телекоммуникаций постоянно повышает требования к уровню подготовки кадров в сфере ИКТ. Сегодня, в условиях модернизации инфраструктуры, наряду с квалифицированными эксплуатационниками требуются специалисты с высочайшим уровнем общесистемной подготовки и знаниями непосредственно в области информационных технологий.

Характерная для России проблема состоит в том, что высокий уровень образования плохо превращается в функциональную грамотность и способность задействовать имеющиеся знания.

Способность использовать накопленные знания, делать фундаментальные научные разработки прикладными всегда было слабостью

российского менталитета. «Знать, чтобы мочь». Новая элита глобального информационного общества основана на квалификации, получаемой благодаря образованию, а не на обладании собственностью.

Менеджерам постоянно приходится иметь дело с неопределенностью и непредвиденными обстоятельствами. Начиная с того, что инфраструктурная сфера, обладая неограниченными потребностями в инвестициях, является затратной сферой, не приносит видимых доходов. А инвестиционная сфера обладает весьма ограниченными возможностями в привлечении инвесторов.

Работать приходится в условиях постоянно происходящих изменений во внешней среде, большинство из которых имеют далеко идущие последствия:

- находить в своих стратегиях и бизнес-моделях место для технического прогресса;

- действовать в условиях глобальной конкуренции;

- ограниченности финансовых и инвестиционных ресурсов;

- динамичных перемен в экономической, политической и социальной сферах.

Нужны знания и умелые действия менеджеров.

В мире менеджмента происходит настоящая революция.

Современный менеджер мыслит по-новому, его деятельность основывается на интеграции хорошо известных, проверенных временем способах управления и новых подходах, где главными оказываются повышенная гибкость.

Модель менеджмента состоит из следующих этапов: сбор и передача информации о фактическом состоянии инфраструктурного объекта управления, обработка информации (анализ, сопоставление запланированных показателей с фактическими показателями), принятие решений.

В системе менеджмента анализ занимает место между сбором информации и принятием решения. Экономический анализ – это общая методология, способ решения проблем, как функция управления включает: оценку внутренних и внешних факторов создавшейся ситуации, тенденции развития производственных процессов, возможных резервов повышения эффективности инфраструктуры.

Итак, в инфраструктурно-инвестиционной сфере экономики страны существует большая потребность в «управленцах» - экономистах, имеющих соответствующие междисциплинарные знания, организаторские навыки, умеющих работать в команде и быстро принимать решения сбора и анализа разнообразной экономической информации.



Будущее рассматривается вариативно: в положительном и негативном развитии событий; ставится под сомнение логика прерывистых изменений развития. Стратегия не связывается с временными периодами и ограничениями, а ориентирование на изменения масштабов производства и социальных потребностей. Плановый горизонт обозначается не временем, а темпами инвестирования в развитие экономики. Планирование – цель, путь.

## **1.2. Программный и проектно-ориентированный подход к решению проблем инвестирования инфраструктурной сферы**

### *1.2.1. Программа создания универсальной модели инфраструктуры и этапы ее разработки*

Под программой создания универсальной модели инфраструктуры понимается комплекс мероприятий научно-технического, организационно-технологического и социального характера. Она включает: общую концепцию, характеристику, анализ исходного состояния инфраструктуры, внутренние и внешние противоречия как источники проблем, задачи и альтернативные подходы к их решению; мероприятия по созданию универсальной модели инфраструктуры; потребность в ресурсах, план и сроки реализации мероприятий, технико-экономические оценки, выводы и рекомендации. Средство реализации: концептуальная, формально логическая модель инфраструктуры.

В общем случае программно-целевое планирование создания модели инфраструктуры включает следующие этапы разработки программ:

- структурная проработка программы - нахождение методов, способов, средств достижения программных целей, описание действий для решения поставленных задач;
- ресурсная проработка программы;
- интеграция программы в существующую систему планирования деятельности;
- постоянный мониторинг реализации программы, сравнение полученных результатов с целью и выработка на этой основе корректирующих решений.

Разработка комплексной целевой программы создания универсальной модели инфраструктуры осуществляется на основе метода – тренинга по рекомендациям ВТО и РТА. Предполагает поэтапное оп-

ределение конечных результатов этой работы. Завершение каждого из этапов разработки должно обеспечить создание «плацдарма» для применения методов и средств, расширяющих фронт знаний о возможностях достижения целей, определяемых социальным заказом на разрабатываемую программу и последовательное развертывание системы оценок, снижающих от этапа к этапу уровень неопределенности конечных результатов. Тем самым обеспечивается своевременное внесение необходимых изменений в программу с применением методов «прямого и обратного счета».

Наиболее естественно такой обобщенный результат выражается понятием «польза», отражающим социальные, экономические, культурные и другие значимые для государства, общества последствия от реализации проекта. Сама польза как результат предвидения позитивных и негативных последствий от реализации проекта может быть представлена в виде исхода – события или совокупности исходов-событий, отнесенных к той или иной значимой для инфраструктурной сферы деятельности.

Эта система должна учитывать и соответствовать:

- уровню социально-экономического развития страны;
- изменениям отношений в сфере деятельности на международной арене и внутри страны и связанных с этим изменений роли, функций и приоритетов инвестиционной политики;
- изменениям требований к деятельности руководящих органов и оценке их деятельности, а также включать следующие уровни:
  - оценки, определяющей полезность программы в целом по отношению к внешней среде, надсистеме;
  - оценки, определяющей полезность программы в целом для определенного ведомства (заказчика) и в целом для страны – «внутренняя польза»;
  - оценки организационной готовности и уровня готовности персонала заказчика к осуществлению проекта.

Эти оценки должны в совокупности обладать свойствами подтверждаемости, т.е. соответствовать наблюдаемым фактам, явлениям и прогнозируемым ситуациям; селективности, т.е. обеспечивать идентификацию приемлемых и неприемлемых вариантов решений, а также продуктивности, т.е. обеспечивать по мере перехода от этапа к этапу в разработке программы, снижать количественную неопределенность конечного результата. Кроме того, они должны характеризовать меру уверенности в успехе реализации программной концепции (гарантированность достижимости проекта), а также ограничения, фиксирующие

принадлежность того или иного альтернативного варианта программы - области гарантированного успеха.

Планирование – формирование решений, определяющих порядок выполнения мероприятий программы. Главной идеей планирования является согласование двух направлений планирования – целевого и ресурсного. Успех разрешения такой проблемы обеспечивается выполнением трех главных условий:

1. Правильной постановкой, формулировкой самой проблемы (например, создать универсальную модель на определенную мощность, наиболее часто употребляемую, или создавать законченные индивидуальные комплексы по всем видам мощностей) и целей ее решения.

2. Рассмотрением нескольких вариантов и нахождением лучшего или, по возможности, лучшего решения проблемы.

3. Проведением в жизнь принятого решения таким образом, чтобы в процессе его осуществления улучшилось само решение, и достигалась цель.

С учетом вышеизложенного сформулируем следующие принципы планирования мероприятий по созданию модели инфраструктуры:

- планирование должно быть ориентировано на конечный результат (формируемый в виде цели или совокупности целей), достижение которой (достижение соответствующих целей) и представляет собой основное назначение программы;

- программа должна быть построена в виде группы (комплекса) упорядоченных, взаимосвязанных и взаимозависимых целевых программ (например, по направлениям инфраструктурного обеспечения рыночной деятельности), содержащих исчерпывающий набор программных направлений и мероприятий;

- каждая из целевых программ должна быть определена как компонент общей программы создания модели рыночной инфраструктуры;

- программа должна быть осмыслена как целостный объект управления;

- процесс управления программой на всех этапах – от анализа проблемы и постановки целей до контроля исполнения должен рассматриваться с позиций целей Проекта;

- создание программы модернизации (развития) инфраструктуры должно осуществляться соответствующей организационной подсистемой;

- программа, как единый объект управления, должна быть обеспечена необходимыми кадровыми, материальными, финансовыми и другими ресурсами.

## 1.2.2. Разработка реального проекта – основа для инвестирования

На основе программ идет разработка реальных инфраструктурных проектов и их финансовое обеспечение (рис. 1.2.1). На этом этапе выполняется определенная совокупность мероприятий, связанных с проработкой возможности разработки проекта, контрактной деятельностью, разработкой технико-экономического обоснования и рабочего проекта, организацией и финансированием работ по проекту, созданием новых технологий, планированием ресурсов и ход работ над проектом, закупкой материалов и оборудования, а также строительством и сдачей готовых - объектов в эксплуатацию. Работы по реализации проекта можно сгруппировать. Из их совокупности можно выделить два крупных блока работ:

1. Основная деятельность по проекту.
2. Обеспечение проекта.



Рис. 1.2.1. Фазы инвестиционного проекта

Важнейшей функцией управления на стадиях разработки программы, проектного обеспечения и реализации проекта является инновационный подход к организации работ по реализации реальных инвестиций, информация, кадровый менеджмент, умение управлять кадрами (персоналом) в условиях рынка и материальными ресурсам.

### **1.3 Проблемы оптимизации структуры управления инвестициями в инфраструктурную сферу в условиях рыночной экономики**

Создание благоприятных условий для жизнедеятельности – важнейшая составная часть комплекса организационных проблем управления развитием и функционированием инфраструктуры.

В условиях перехода к рыночной экономике и связанного с этим процессом экономического кризиса значительно увеличилась многовариантность всех экономических, технологических и организационно-управленческих решений. Одновременно умножились и усложнились экономико-правовые связи с инвесторами. В свою очередь, решение всех организационных проблем по совершенствованию инфраструктуры происходит не спонтанно, а зависит в большой мере от активности и деятельности субъектов экономики всех уровней. Все это делает весьма актуальной задачу научно осмыслить проблемы организации управления инфраструктурой и найти ее практическое решение.

Разработка и решение организационных проблем управления должны всегда конкретизироваться с учетом реальных условий функционирования инфраструктуры и ее инвестирования, условий развития экономики страны и эффективности общественного производства.

Эти проблемы можно свести в четыре наиболее обобщенные группы:

Первая - связанная с расширением географии и увеличением потенциала инфраструктуры; напрямую связана с наращиванием инвестиций;

Вторая – связана с изменением и совершенствованием структуры ресурсов и структуры самого инфраструктурного комплекса, обеспечивающего рост производственной деятельности и комфорт социальной жизни;

Третья – связанная с совершенствованием организации производственной деятельности, с улучшением и рационализацией использования материально-технических и инвестиционных ресурсов;

Четвертая – также организационного характера, связанная с совершенствованием управления инвестициями, вкладываемыми в инфраструктуру.

Главная задача управления заключается в определении приоритетов дальнейшего развития инфраструктуры, тщательной проработке комплексных программ ее дальнейшего развития. Это, в свою очередь, требует выдвижения принципов и применения методов обоснования и создания соответствующего механизма реализации принятой стратегии, включая и структуру управления. Выбор стратегического курса должен основываться не на субъективных оценках отдельных лиц, какой бы ранг они не занимали, а на субъективных критериях.

Таковыми являются:

- Общий тренд последующего развития;
- Особенности современного этапа развития экономики;
- Необходимость перехода на новые технологии в производстве, усиление роли инновационного пути деятельности государственных и частных предприятий;
- Необходимость развития инфраструктурного сервиса;
- Особенности функционирования инфраструктурных отраслей и организаций в условиях экономического кризиса.

Для разработки стратегии эффективного управления инфраструктурой необходимо установить

- Что к настоящему моменту представляет собой инфраструктура, каковы ее основные параметры;
- Действующая структура управления: достоинства, недостатки;
- Какие параметры должны быть изменены;
- Кто и каким образом должен влиять на изменение этих параметров;
- Какие действия должны предпринимать пользователи инфраструктурными основными средствами, в чем должна выражаться роль государства;
- Какими возможностями располагает государство, инвесторы;
- Каким образом должны использоваться ресурсы для получения заданного результата, достижения поставленной цели;

Это общий алгоритм для выработки стратегии совершенствования управления инфраструктурой.

Совершенствование управления инфраструктурой включает в себя:

- Создание такой организационной структуры управления инфраструктурой, которая позволит наиболее эффективно использовать

все имеющиеся ресурсы, современные технологии для повышения качества обслуживания и продуктивности работы; сконцентрировать усилия и средства для достижения главных целей;

- Внедрение в практику работы современных методов менеджмента, обеспечение гибкости и соответствие управления нуждам и целям потребителей инфраструктурных услуг;
- Концентрация усилий управленческого звена на снабжении, инвестиционном обеспечении, отчетности, улучшении качества услуг, скорости, четкости их выполнения;
- Пересмотр схемы финансирования в связи с кризисным состоянием экономики;
- Внедрение правил о строгой финансовой отчетности;
- Внедрение контроля использования финансовых ресурсов;
- Развитие компьютерных систем, обеспечивающих контроль финансов, ведение бухгалтерской отчетности, статистики, оценки деятельности предприятий инфраструктуры;
- Обеспечение развития новых (компьютерных) технологий в инфраструктурную сферу;
- Внедрение в инфраструктуру средств управления современным бизнесом, таких как менеджмент процессов основных областей бизнеса и критериев оценки деятельности;
- Формирование организационной структуры, технологий и организационной культуры управления, ориентированных на решение проблем долгосрочного инвестирования; на бизнес – процессы;
- Совершенствование процессов информирования и внедрения информационных технологий;
- Изучение зарубежного опыта.

Информационные технологии существенно изменяют работу персонала инфраструктурной сферы. По прогнозам объем работ будет расти намного быстрее, чем соответствующие материально-технические и инвестиционные ресурсы.

Создание глобальной сети информационных технологий как средства обеспечения благоприятных условий; автоматизация процессов получения и обработки информации и использования информационных технологий - основной путь, который позволяет сконцентрировать внимание на критическом пути решения проблем управления созданием необходимой инфраструктуры.

Существует множество различных точек зрения на решение управленческих проблем.

Сложность моделирования управленческих процессов в социально-экономических системах обусловлена как несовершенством понятийного аппарата, так и явным пренебрежением теоретиков менеджмента гносеологическими и методологическими вопросами этой научной дисциплины. Стремительный переход к постиндустриальной эпохе вызывает новые требования к качеству управления к учету повышающейся роли человеческого фактора, процессам глобализации экономики, увеличивающимся тенденциям в международной интеграции. Требуется решительная смена стереотипов мышления, сложившихся в течение многих десятилетий. Новые направления и концепции, в соответствии, с которыми развивается наука управления:<sup>1</sup>

во-первых, это реинжиниринг, т.е. перестройка на современной информационной и технологической основе организации производственно-хозяйственной деятельности и управления;

во-вторых, концепция внутренних рынков корпораций. Речь идет о перенесении закономерностей и принципов рыночного хозяйства во внутреннюю деятельность компаний, отраслей. Такие революционные преобразования должны охватить все подразделения – линейные, функциональные, маркетинговые и даже аппарат высших руководителей. Эти подразделения становятся автономными звеньями, которые покупают товары и услуги внутри фирмы и вовне и объединяются едиными информационными сетями, финансовыми системами и предпринимательской структурой;

в третьих, теория альянсов (ассортивных форм организации и управления). Интеграционные процессы в управлении, ориентированные на более эффективное использование всех видов ресурсов (и в первую очередь научно-технических, инвестиционных и финансовых), приводят к появлению многообразных форм горизонтального объединения организаций;

в четвертых, концепция измерителей. Во многих случаях нефинансовые измерители лучше свидетельствуют о достижениях организации, перспективной эффективности управленческих моделей, чем текущие финансовые показатели. Такими как бы неосязаемыми критериями оценки выступают интеллектуальный капитал, удовлетворенность потребителя, влияние коммуникаций, полнота и компетентность использования информационных технологий.

"В XXI веке на первый план преобразований, - сказал Мильнер выходит микроэкономика с ее двумя основополагающими инструмен-

---

<sup>1</sup> Из доклада академика РАЕН Б. Мильнера на научной конференции "Наука управления на пороге XXI века". 3-5 ноября 1997 г.



тами: эффективным управлением и цивилизованным предпринимательством".<sup>1</sup>

Достижения передовых держав все в большей степени определяются уровнем развития новейших информационных и коммуникационных технологий (например, сетевые технологии на базе интернет, распределенных баз данных систем поддержки принятия решений). В первую очередь речь идет об интеллектуальных технологиях, основанных на знаниях. Сбываются пророчества Д. Билла, П. Дракера, А. Моля и других ученых о переходе к постиндустриальному обществу, в котором главную роль будут играть знания, коммуникации и управление. В первом десятилетии XXI века следует ожидать ускорения этого процесса.

Отныне, конкурентоспособность начинает зависеть не только от количества инвестиционных ресурсов, сколько от эффективности организации и управления ими, наличия развитых средств коммуникации и кооперации с клиентами и партнерами, объема накопленных профессиональных знаний и возможностей интенсивного их использования. Поэтому возникает необходимость реинжиниринга инфраструктурных предприятий и организаций; создания предприятий нового типа с предпринимательским типом управления.

Для успешного выполнения цели предприятия (организации) создается структура управления, в соответствии с которой производится разделение труда - вертикальное, горизонтальное (формирование функциональных и отраслевых подразделений).

Рассмотрим общие принципы и правила проектирования новых и совершенствования существующих систем управления средних предприятий, обеспечивающие эффективную организацию. Они в основном сводятся к следующему:

- Функции – первичны, организационная структура – вторична. Четко сформулированные функции (функциональное назначение предприятия) - первый и крайне важный исходный параметр при разработке системы управления и структуры предприятия. Функции предприятия должны отражать приоритетные стратегические цели его руководства;

- Не может быть идеальной типовой структуры и системы управления, с одинаковым успехом функционирующей в разных условиях.

---

<sup>1</sup> Из доклада академика РАЕН Б. Мильнера на научной конференции "Наука управления на пороге XXI века". 3-5 ноября 1997 г.

Базой, на которой строится вся управленческая деятельность служит организационная структура. Под структурой понимается совокупность элементов системы и организации взаимосвязей между ними. Так как функциональные элементы во всех системах во многом схожи, то основным критерием отличия структур считают организацию взаимосвязей. Исходя из сказанного, принято различать линейную, линейно-функциональную, дивизиональную, функциональную и матричные системы.

Безусловный приоритет в России сейчас принадлежит линейно-функциональной структуре для предприятий и организаций; в научных организациях, других творческих коллективах предпочтение отдается матричной структуре. При этом авторы ссылаются на успешный опыт применения матричной структуры управления в таких компаниях, как IBM, ВМ, General Motors. Не все ученые разделяют такое мнение. Большинство специалистов, а также ряд сотрудников указанных фирм склонны рассматривать структуру этих организаций как сетевую или дивизиональную. Многие специалисты считают, что в настоящее время вообще нет примера успешного использования матричной модели. Следует также подчеркнуть, что в случае построения предприятия по матричной схеме нарушается один из основных организационных принципов – прямоточность прохождения информации по всем инстанциям.

На Западе предпочтения отдаются дивизиональной структуре. Так, по оценке некоторых экономистов, из 500 крупнейших зарубежных компаний 95% построены по дивизиональному принципу. При этом практически все элементы признают неэффективность построения организации по функциональному принципу.

Различие между линейно-функциональной и дивизиональной структурами состоит в следующем:

По первой - на каждую функцию из функций - формируется система служб, пронизывающая всю компанию сверху донизу (рис. 1.3.1.)

Большинство организаций построены по функционально-иерархическим принципам; их деятельность, управление основываются на выполнении специализированных задач. Вместе с тем все в большей степени признается, что функциональное управление порождает множество трудностей, (в частности, в сфере межфункциональных коммуникаций) вследствие того, что функциональные структуры часто имеют узкий взгляд и в целом безразличны к общим целям и результатам деятельности организации. Необходимость внедрения новых функций, как правило, приводит к разрастанию организации и еще большей гро-

мозкости ее структуры. Частные реформы в рамках функциональной организации приводят лишь к временному снятию напряженности и не приводит к долгосрочным положительным результатам.

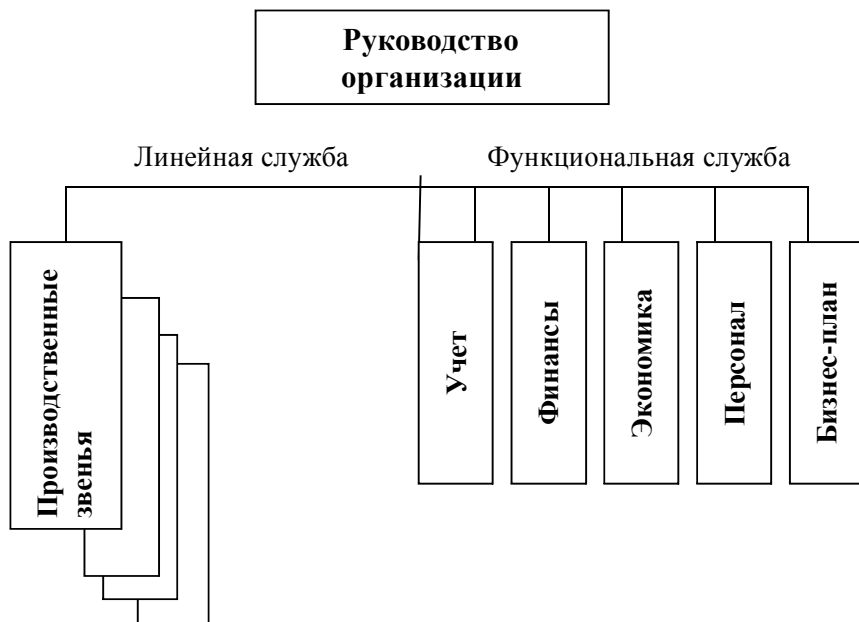


Рис 1.3.1. Линейно-функциональная структура

При дивизиональной - подразделения кроме линейной получают еще и автономную функциональную структуру (финансовое управление, учет, планирование), которое и позволяет им частично или полностью взять на себя ответственность за разработку, производство, сбыт продукции (рис. 1.3.2). В результате управленческие ресурсы верхнего эшелона компании высвобождаются для решения стратегических задач. Во всем мире наблюдается тенденция к децентрализации власти, делегированию прав и ответственности менеджерам среднего звена, сокращению числа управленческих звеньев с 5-12 до 3-4, сосредоточению высшего менеджмента только на решении стратегических вопросов.

Сдерживается увеличение информационных потоков. Наиболее полно удовлетворяет этим требованиям дивизиональная структура. Дивизиональная структура позволяет быстро разбираться в запросах

клиентов, предвидеть перемены и своевременно реагировать на них. При линейно-функциональной структуре невозможно охватить все проблемы из одного центра. Больше количества инстанций, согласующих решения, растущая диверсификация бизнеса и трудности управления из одного центра разнообразными, географически удаленными предприятиями, явились причинами массового отхода фирм от проверенной десятилетиями данной модели управления.

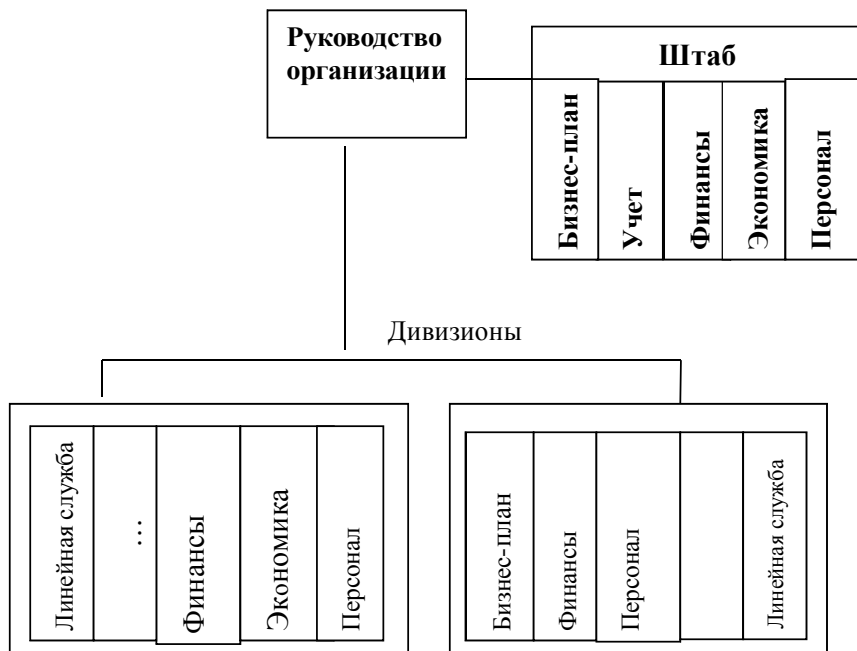


Рис. 1.3. 2. Дивизиональная структура

Дивизиональная структура позволяет по-новому решать проблему расширения материальных стимулов по горизонтали. Руководитель среднего звена владеет более достоверной информацией о степени участия работника в проекте, чем высшие менеджеры.

Дивизионы могут строиться по функциональному принципу. В качестве самостоятельного дивизиона могут выступать функциональные отделы, малые фирмы.

Время "рабочего периода" в условиях дивизиональной структуры наименьшее по сравнению с линейно-функциональной и линейной структурами. В дивизионной структуре движения информации можно охарактеризовать как параллельное; в линейно-функциональной – как параллельно - последовательное.

Многие руководители российских фирм, которым удалось сохранить и даже увеличить объемы производства в первой половине 90-х годов, отмечают, что важную роль в этом сыграл переход на дивизиональную структуру управления (делегирования полномочий и ответственности менеджерам среднего звена, переход на внутренний хозрасчет).

Постоянно меняющаяся внешняя обстановка; индивидуальный подход к решению каждой задачи; меняющийся характер и виды инфраструктурных услуг – условия, в которых работают инфраструктурные объекты.

Если целью является достижение успеха в динамической среде, требующей оперативного принятия решений и высоких профессиональных качеств, то наибольший эффект даст дивизиональная структура с ориентацией на новые рынки и технологии.<sup>1</sup>

- участие в организации и разработке региональных инвестиционных программ, маркетинговых исследований и предложений;
- создание и развитие с участием российских организаций и зарубежных фирм, комплексов инфраструктурных объектов, заинтересованных инвесторов, в том числе и иностранных для развития совместных производств

Анализ использования капиталовложений, выделяемых Минфином России на развитие инфраструктуры за последние годы, показывает, что поступающие финансовые средства расплываются по многочисленным генподрядным и субподрядным организациям, которые в большинстве своем не имеют собственных мощностей и выступают лишь как посредники, накручивая проценты "за оказание коммерческих услуг" и удорожая смету строительства.

Главным ресурсосберегающим фактором во взаимоотношениях с подрядными организациями являются прямые договора, исключаящие беспредел посредничества.

Исходя из выше изложенного, необходимо изменить управление инфраструктурой.

---

<sup>1</sup> Ст. эволюция организационных структур: от линейной к дивизионной, авт. С. Попов, ж. №6 1997г. "Проблемы теории и практики управления".

Наиболее конструктивной, отвечающей требованиям современной перестройки механизма хозяйствования, является методология ресурсно-потенциального подхода.<sup>1</sup>

Проблему измерения эффективности деятельности инфраструктуры целесообразно рассматривать по сопоставляющим оценкам:

- критерию эффективности хозяйствования;
- ключевому принципу оценки эффективности;
- показателям (системе показателей) эффективности;
- методике расчета эффективности хозяйствования;
- организационно-экономическим мероприятиям по введению новой системы оценки в практику.

В условиях формирования и функционирования открытой смешанной экономики использование "потребного" критерия при оценке эффективности хозяйствования представляется существенным методологическим принципом.

Мерой эффекта должен быть не произведенный, а потребленный общественный продукт. Взаимосвязь между потенциалом любой социально-экономической системы, уровнем и значением его фактического использования на временном интервале может быть представлена в виде графика (рис.1.3. 3).

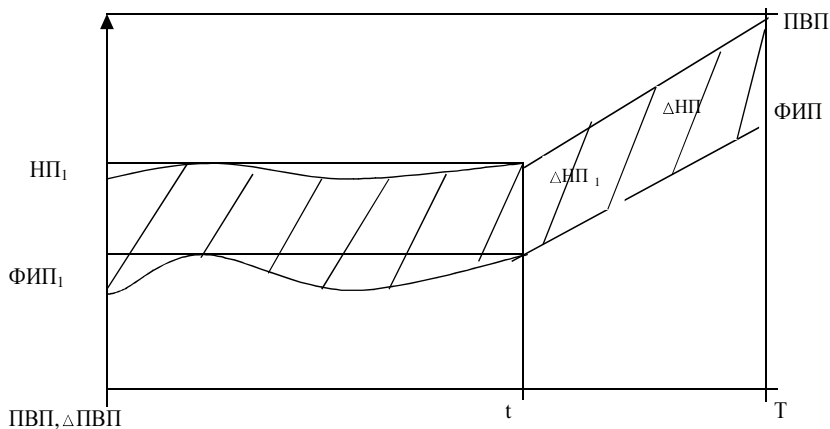


Рис.1.3.3. Потенциальные возможности производства (ПВП)

<sup>1</sup> Ж. "Экономика XXI века" ООО "Интерсоциоинформ", статья Русланова В., Никулина Л., Фаткина Л., №1 1999г.

На рис. 1.3.3. ось ординат характеризует размер потенциальных возможностей производства (ПВП), фактическое значение его использования (ФИП) и величину неиспользованной части потенциала ( $\Delta$ НП) производственной социально-экономической системы. Ось абсцисс – темпы роста потенциала и периодичность оценки этих величин. Из графика видно, что за любой период времени (Т) можно выделить заданное (потенциальное) и действительное (фактическое состояние) системы, характеризующиеся количественно через потенциал (НПt), и фактическое его использование (ФИП). Поскольку максимально возможное приближение действительного состояния системы к заданному осуществляется только на основе управления, то потенциальный результат системы управления, который может быть получен в будущем, прямо соответствует величине неиспользованной части потенциала системы ( $\Delta$ НПt).

Сокращение величины неиспользованной части потенциала системы будет характеризовать частичный эффект управления воспроизводством.

По оценке специалистов, если общие потери, т.е. недоиспользование потенциала системы, принять за 100%, то потери по вине объекта управления составят 20-70%, а остальные приходятся на субъект управления, при этом потери за счет внутреннего управления равны 40-50%, а остальные - за счет внешнего.

Полный эффект управления процессом воспроизводства (ПЭУ) определяет реальный эффект производства (ЭРП), эффект управления по фактору потерь живого и овеществленного труда (ЭП) и эффект управления по фактору не производительного использования живого труда (ЭН).

Величину потерь живого и овеществленного труда, а также непроизводительного использования живого труда можно установить путем сравнения отчетного периода с базовым. Абсолютная эффективность управления (Эуа) представляет собой соотношение ФИП к ПВП. Относительная же эффективность есть отношение полного эффекта управления (ЭРП + ЭП + ЭН) к затратам (Зу).

Понятие "потенциал" происходит от латинского слова "potencia", что означает возможность, мощь, скрытые возможности. В большой Советской энциклопедии понятие "потенциал" означает средства, запасы, источники, имеющиеся в наличии, которые могут быть мобилизованы, приведены в действие, использованы для достижения определенных целей, осуществление плана, решение какой-либо задачи; возможности отдельного лица общества, государства в определенной области.

До последнего времени эта категория применялась в основном только для обобщенных количественных характеристик (фонды, людские ресурсы) народного хозяйства в целом.

Эффективность того или иного секторов определяется критерием, т.е. принципом оценки государственного и негосударственного секторов.

Чтобы критерий задействовать в определенный момент, нужна система показателей. Классический критерий эффективности функционирования смешанной экономики имеет следующий вид:

$$ЭС = F(ПВ - ИВ) \rightarrow \max Уп, \text{ где}$$

ЭС – эффективность функционирования системы;

F – функция;

ПВ – потенциальные возможности системы;

ИВ – уровень использования возможностей системы;

Уп – удовлетворение потребителей.

Критерий эффективности государственного сектора - это максимизация удовлетворения социальных потребностей граждан при рациональном использовании возможностей. Критерий эффективности не государственного сектора характеризуется уровнем развития предпринимательства и ростом прибыли.

$$Эг.с. = F(ПВ г.с. - ИВг.с.) \rightarrow \max Уп$$

$$Эн.с. = F(ПВн.с. - ИВн.с.) \rightarrow \max Уп$$

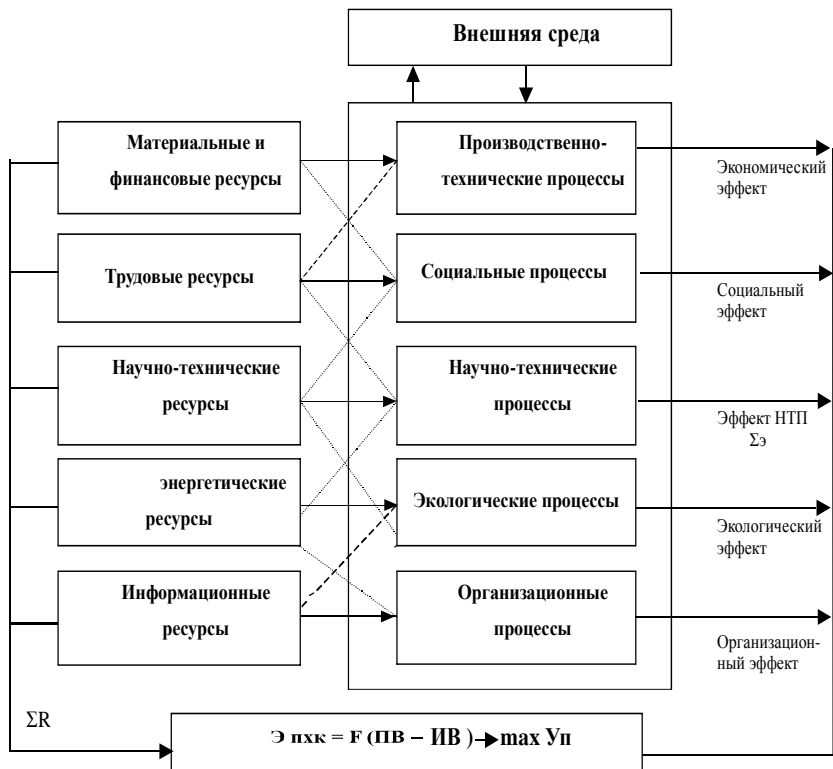
Интегральная эффективность функционирования системы приводится на рис. 1.3.4.

В любой системе присутствует задача - максимально удовлетворить потребности человека, социума, общества, коллектива, но потребности человека растут, и поэтому и в государственном и негосударственном секторах необходимо рационально использовать имеющиеся потенциальные возможности. Следовательно, математически  $(ПВ - ИВ) \rightarrow 0$

К потенциальным возможностям относятся кадры, инвестиции, финансы, средства производства, и информационные ресурсы, организационный потенциал, инфраструктура рынка, строительный потенциал, транспортный потенциал и др.

Для обеспечения сложных скоординированных эффективных действий нужны компетентные, высокоорганизованные, настойчивые и смелые руководители, менеджеры предприятий различных форм собственности. Они должны уметь мыслить глобально, а действовать локально и ориентироваться в своих действиях на международные стандарты.





$\Sigma R$  - суммарные ресурсы;  $\Sigma э$  – суммарный эффект

Рис. 1.3.4. Интегральная эффективность функционирования системы

Современные менеджеры – это системные профессионалы, которые сегодня делают то, о чем другие только завтра будут думать. Они умеют находить свой новый путь там, где казалось, все тропинки проторены.

В системе эффективного менеджмента важнейшее место принадлежит учетной политике, которая определяется соответствующим уровнем менеджеров на основе МСФО (международной системы финансовой отчетности) и бухгалтерского учета.

Учетная политика организации представляет собой совокупность принципов и правил, регламентирующих методические и организаци-

онные основы ведения бухгалтерского учета в условиях действующей нормативной базы на данный момент времени.

При выборе учетной политики следует руководствоваться влияющими факторами:

формой собственности и организационно-правовым статусом организации; организационной структурой управления и наличием структурных подразделений; объемами деятельности и размерами организации; уровнем свободы действий в вопросах ценообразования; целями и задачами экономического развития на долгосрочную перспективу; программой инвестиций и их направленностью, уровнем развития материально-технической базы, в т.ч. информационной, уровнем квалификации работников; состоянием хозяйственного, налогового, бухгалтерского законодательства.

Только системный анализ всех факторов, может способствовать обоснованной разработке учетной политики в менеджменте. Учетная политика должна обеспечить полноту отражения в бухгалтерском учете всех вопросов хозяйственной деятельности.

В этих целях в системе менеджмента должна быть создана система контролинга. Она представляет собой концепцию, направленную на ликвидацию "узких мест", ориентированную на будущее в соответствии с поставленными целями и задачами получения определенных результатов. На практике применяются методы оперативного и стратегического контролинга.

Методы стратегического контролинга включают: анализ потенциала "узких мест", определения целей путем их согласования, количественный и качественный рост, стратегии продвижения товаров на рынок и стратегии функций, управление стратегиями и контроль за ними.

Итак, исследование проблемы управления инфраструктурой показало необходимость:

сформировать единую структуру управления инфраструктурой, включая все ее элементы (производственную, информационно-техническую, социальную, транспортную, рыночную и др.)

структура управления должна быть построена по дивизиональному принципу, и применяться ресурсно-потенциальный подход к перестройке системы хозяйствования в условиях кризисного состояния экономики и функционирования инфраструктуры в условиях открытой смешанной экономики.

## 1.4. Воздействие государства на уровень развития инфраструктуры

Состояние развития инфраструктуры характеризует состояние экономики: недостаточный - неизбежное нарушение нормального воспроизводственного процесса, снижение деловой активности, слабое развитие товарных рынков. Стандартный же уровень выступает как фактор роста: производительности труда (на 68%), снижения трудозатрат (32%), технического прогресса (28%), повышения инвестиционной активности (19%), решение институциональных и др. проблем (22%).<sup>1</sup>

Инфраструктурно-обеспечивающий потенциал отдельных подсистем материализованной среды в современной России настолько снизился, что требуется всемерно сократить сроки на его модернизацию, что возможно только с применением новых инновационных технологий и разработки новой инвестиционно-инфраструктурной концепции.

По мнению автора настоящей работы, инфраструктура как фактор экономического роста, инвестиционной привлекательности и интеграции должна стать объектом программного, целевого, планирующего, стратегического воздействия государства.

Ориентация экономики на использование рыночных ценностей в качестве целей развития инновационной инфраструктуры означает коренную перестройку и в инвестировании этой сферы.

Для большинства западных стран, добившихся наиболее высокого на сегодняшний день экономического развития, характерно преобладание негосударственных форм собственности и источников финансирования в инвестиционном процессе, в основном капитале и ВВП. Государственные же инвестиции сосредоточены в отдельных отраслях, от которых зависит национальная безопасность, производство общественных товаров. Отмечая это, нельзя забывать, что в западных странах действующая модель инвестирования формировалась в течение длительного времени.

В России, в течение длительного времени все развитие российской экономики протекало на фоне глубокого инвестиционного кризиса, который скажем, в инфраструктурной сфере, не преодолен вплоть до настоящего времени. Внешними формами его проявления стала ост-

---

<sup>1</sup> Кузнецова А.И. Методологические аспекты совершенствования таможенной инфраструктуры. // Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук. М.; 2002 г. с.83 – 86.

рая нехватка капиталобразующих инвестиций, устойчивое нежелание внутренних и внешних инвесторов вкладывать средства в реальный (производственный и инфраструктурный) секторы экономики. При этом капитализация валовых национальных сбережений идет или на погашение Государственных долгов, или перечисляется в иностранные банки под проценты.

В целях управления инвестиционной политикой Указом Президента была создана государственная инвестиционная корпорация для федеральных и региональных программ социального и экономического развития, а также для привлечения иностранных инвесторов и стимулирования внутренних инвестиций. Корпорация создана в форме государственного предприятия. Имущество корпорации передано на праве полного хозяйственного ведения. Уставный фонд корпорации состоит из имущества, оцениваемого в 1 млрд. долларов, которые могут использоваться в качестве гарантий возврата иностранным инвесторам. Корпорация осуществляет экспертизу, конкурсный отбор и реализацию инвестиционных проектов, используя при этом средства, выделяемые им для централизованных капитальных вложений, кредиты ЦБ России, привлеченные и собственные средства.

для привлечения внутренних и внешних (зарубежных) инвесторов путем создания привлекательного инвестиционного климата.

Исследование роли финансов в инфраструктурном обустройстве России обусловлено поиском модели финансового обеспечения столь масштабной национально-международной целевой программы. В мировой практике действует модель государственного финансирования больших национальных инфраструктурных проектов. Эта модель предоставления финансовых ресурсов эффективна в определенных пределах. Но с учетом того, что объем необходимых вложений настолько значителен, что государству не под силу его обеспечить в короткие сроки, как того требует обстановка.

Правительственные программы по созданию новой инфраструктуры необходимо дополнить рядом мер инновационной направленности. Требуется соответствующая концепция, доктрина развития приоритетных направлений инфраструктуры, теоретический фундамент формирования современной модели инфраструктуры; более тесная координация хозяйственной политики государств, так или иначе вовлеченных в мировой хозяйственный оборот.

Нужны дополнительные финансовые ресурсы. Необходим поиск инвестиций и источников финансирования в лице участников товарообращения, других потребителей инфраструктурных услуг. Дополни-

тельные инвестиции могут привлекаться за счет долевого участия отечественных и зарубежных предпринимателей в крупных инфраструктурных проектах.

Общий объем инвестиций, необходимых для развития экономики, по экспертным оценкам составляет 150 млрд. долл. в год (для сравнения – сегодня годовой оборот мирового рынка инвестиций составляет около 350 млрд. долл.).

В нашей стране приоритет отдается только краткосрочным, быстрокупаемым инвестиционным проектам. К минимуму сводится количество проектов, которые «не порождают» поток налоговых поступлений.

В 1995 г. Правительством была одобрена «Комплексная программа стимулирования отечественных и иностранных инвестиций в экономику РФ», основными направлениями которой являлись создание благоприятного инвестиционного климата, государственная поддержка инвестиционной деятельности, обеспечение организационно-правовых условий для реальных инвестиций.

Как неперемный атрибут финансирования национальной инфраструктуры является консолидация долевых финансовых ресурсов государства, национальных коммерческих и международных организаций.

Создание общей инфраструктуры в рамках ИВЯ–системы, транснациональной компании, финансово-промышленной группы (информационной, банковской, страховой, снабженческо-сбытовой, транспортной и др.) позволяет выгодно перераспределять инвестиционные ресурсы, концентрировать их на наиболее рентабельных и окупаемых направлениях; организовывать и координировать совместную производственно-хозяйственную деятельность, углублять специализацию и развивать кооперационные связи.

На первый план выдвигаются: включение в производство незагруженных мощностей; восстановление мер инвестиционной (воспроизводственной) функции амортизационного фонда и развитие долгосрочного кредитования, прежде всего с помощью лизинга.

Президент РФ и Правительство РФ в административном порядке принимают ряд мер по стимулированию инвестиционной деятельности в Российской Федерации.

Принимается «Закон об инвестициях, собственных финансовых ресурсах и внутрихозяйственных резервах инвестора, привлеченных финансовых средствах инвестора, денежных средствах, централизуемых объединениями (союзами) предприятий в установленном порядке,

инвестиционных ассигнованиях из государственных бюджетов РФ и республик в составе РФ, местных бюджетов и соответствующих внебюджетных фондов» (1991г.);

постановления Правительства об инвестиционной деятельности в РФ, об иностранных инвестициях (1991г.);

о дополнительных мерах по привлечению иностранных инвестиций в отрасли материального производства Российской Федерации, о частных инвестициях (1994 г.);

спускаются Указы Президента (1993г.,1995г.), о финансово-промышленных группах (1995г.);

разрабатываются методические рекомендации по оценке эффективности инвестиционных проектов и их отбору для финансирования (1994г.);

принимается ряд таможенных льгот.

Однако принимаемые меры не производят нужного эффекта. Капитальные вложения в инфраструктуру минимальны, несмотря на ее значимость в создании привлекательного инвестиционного климата и огромном влиянии на инвестиционную политику и инвестиционную стратегию государства.

## **Выводы:**

1. В современных условиях возникает необходимость в разработке новых теоретических и методологических подходов к управлению процессами создания модели инфраструктуры и ее инвестирования как национальном, так и региональном и местном уровнях.

2. Инфраструктурный подход не применялся в анализе состояния и прогнозировании развития мировой и национальных экономик.

3. Для осуществления инвестиционной деятельности в инфраструктурной сфере специалистам необходимы соответствующие междисциплинарные знания, поскольку управление инвестициями в инфраструктурную сферу

4. В инфраструктурно-инвестиционной сфере экономики страны существует большая потребность в «управленцах» - экономистах, имеющих организаторские навыки, умеющих работать в команде и быстро принимать решения сбора и анализа разнообразной экономической информации

5. Управление инвестициями в национальную инфраструктуру в рыночной экономике должно быть инновационным и сосредоточено в едином стратегическом центре, опираться на стратегическое планирование.

6. Главная задача управления заключается в определении приоритетов дальнейшего развития инфраструктуры.

7. По оценке специалистов, если общие потери, т.е. недоиспользование потенциала системы, принять за 100%, то потери по вине объекта управления составят 20-70%, а остальные приходятся на субъект управления, при этом потери за счет внутреннего управления равны 40-50%, а остальные - за счет внешнего.

8. В целях управления инвестиционной политикой Указом Президента была создана государственная инвестиционная корпорация для федеральных и региональных программ социального и экономического развития, а также для привлечения иностранных инвесторов и стимулирования внутренних инвестиций.

## Глава 2

# Роль инвестиционной политики в оздоровлении российской экономики

### 2.1. Препятствия на пути притока инвестиций.

#### Пути и меры по активизации инвестиционного климата

Исследование инвестиционного климата России включает последовательное рассмотрение всех факторов, влияющих на его изменение и попытку дать оценку его текущего состояния.

Понятие "инвестиционный климат" отражает степень благоприятности ситуации, складывающейся в той или иной стране (регионе, отрасли) по отношению к инвестициям, которые могут быть направлены в страну (регион, отрасль). Оценка инвестиционного климата основывается на анализе факторов, определяющих инвестиционный климат способствующих экономическому росту. Обычно для этого применяются выходные параметры инвестиционного климата в стране (приток и отток капитала, уровень инфляции и процентных ставок, доля сбережений в ВВП), а также входные параметры, определяющие значение выходных и характеризующие потенциал по освоению инвестиций и риск их реализации. К ним относятся:

- природные ресурсы и состояние экономики;
- качество рабочей силы;
- уровень развития и доступность объектов инфраструктуры;
- политическая стабильность и предсказуемость;
- макроэкономическая стабильность;
- качество государственного управления;
- регулирование экономической жизни;
- уровень соблюдения законности и правопорядка;
- защита прав собственности;
- обязательность партнеров при исполнении контрактов;
- качество налоговой системы и уровень налогового бремени;
- качество банковской системы, доступность кредитования;
- открытость экономики, правила торговли с зарубежными странами;
- административные, технические, информационные и другие барьеры выхода на рынок;