

МОДЕЛИ ФОРМИРОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ СБАЛАНСИРОВАННОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА ПРОИЗВОДСТВА МЯСНОЙ ПРОДУКЦИИ

Т.В. Гусарова,

ст. преподаватель БГСХА, магистр экон. наук

В статье проведен сравнительный анализ трактовок категории «инфраструктура». Предложена модель оптово-распределительного центра, ориентированная на сельскохозяйственные и перерабатывающие организации и отвечающая современным требованиям агропромышленной производственно-сбытовой инфраструктуры.

Ключевые слова: инфраструктура, производство, сбыт, оптово-распределительный центр, мясная продукция, сбалансированный экономический рост.

The article provides a comparative analysis of the interpretation of the category “infrastructure”. The model of wholesale and distribution center is proposed, focused on agricultural and processing organizations satisfying the modern requirements of agro-industrial production and sales infrastructure.

Keywords: infrastructure, production, sales, wholesale distribution center, meat products, balanced economic growth.

Введение

Инфраструктура является неотъемлемым компонентом любой социально-экономической системы, без нее нельзя представить эффективное функционирование экономической деятельности. Она играет важнейшую роль в обеспечении устойчивого экономического роста производства продукции АПК.

Изучение научной литературы позволило сделать вывод о том, что в настоящее время отсутствует единое мнение относительно определения сущности данного понятия как экономической категории. Термин «инфраструктура» исследовался в работах Р. Йохимсена [1], П. Розенштейна-Родана [3], П. Самуэльсона [18], Э. фон Биевентера и Й. Хампе [5], М.Н. Бахтина, А.Ю. Кособуцкой, И.А. Дядюна [4], В.Ю. Иванова [8], Г.Я. Кипермана [16], А.И. Кузнецовой [10], А.Е. Ланцова [11], И.И. Рахмесовой [14] и др. В то же время с внедрением цифровизации расширяются бизнес-процессы, требующие создания новых субъектов и обеспечивающие результативное продвижение продукции на рынок.

Исходя из вышеизложенного, целью данной статьи является определение сущности понятия «инфраструктура» как экономической категории и ее составляющих, а также обоснование модели инфраструктуры, позволяющей расширить возможности экономического роста организаций АПК, в том числе производителей мясной продукции.

Материалы и методы

Научное исследование базировалось на изучении научных трудов отечественных и зарубежных ученых

в области аграрной экономики, организации и управления производством АПК, маркетинга, логистики и сбыта. Использованы методы системного и сравнительного анализа.

Основная часть

Сравнительный анализ трактовки понятия «инфраструктура» (от лат. *infra* – ниже, под и *structura* – строение, расположение) показал, что первоначально данный термин применялся в военном смысле. Во французских научных источниках данная категория встречалась в 1875 г., а начиная с 1887 г. использовалась и в англоязычных [2].

Анализ трактовки понятий, представленных в таблице, показал, что П. Розенштейн-Родан [3, с. 60] раскрывал категорию «инфраструктура» относительно условий, необходимых для развития частного предпринимательства.

В своем подходе П. Самуэльсон [18, с. 324] рассматривал государственные средства как основной источник инвестиций в инфраструктуру.

Авторы Э. фон Биевентер, Й. Хампе [5, с.74] сформулировали определение инфраструктуры применительно к любой социально-экономической системе. Однако, по мнению исследователя В. Бура [1, с. 1], наиболее широкое экономическое определение инфраструктуры представил в 1966 году Р. Йохимсен в своей книге «Теория инфраструктуры. Основы развития рыночной экономики». По мнению В. Бура, автору следовало бы в определении принять во внимание специфические функции инфраструктуры.

А.И. Кузнецова [10, с. 14] определяет инфраструктуру как обеспечивающую подсистему эконо-

Таблица. Сравнительный анализ трактовки понятия «инфраструктура»

| Автор, источник | Определение понятия «инфраструктура» |
|--|---|
| Международный этимологический словарь [2] | Установки, которые составляют основу любой операции или системы |
| П. Розенштейн-Родан [3, с. 60] | Комплекс общих условий, обеспечивающих благоприятное развитие частного предпринимательства в основных отраслях экономики и удовлетворяющих потребности всего населения |
| П. Самуэльсон [18, с. 324] | Крупные капиталовложения, предпринимаемые исключительно государством и закладывающие предпосылки для успешного развития частного сектора |
| Э. фон Биевентер, Й. Хампе [5, с. 74] | Совокупность элементов, обеспечивающих бесперебойное функционирование взаимосвязей объектов и субъектов данной системы |
| Р. Йохимсен [1, с. 1] | Совокупность материальных, институциональных и личных объектов и данных, которые доступны экономическим агентам и способствуют достижению равенства вознаграждения за сопоставимые затраты в случае надлежащего распределения ресурсов (полной интеграции и максимального уровня экономической деятельности) |
| А. И. Кузнецова [10, с. 14] | Экономическая производственная подсистема (части общественного производства), где используется живой труд, а в качестве деятельности производятся услуги: производственного и непроизводственного характера, где не создается прибавочной стоимости, а увеличивается стоимость производимого товара, обеспечиваются жизненно важные условия существования общества |
| И. И. Рахмеева [14, с. 19] | Совокупность институтов, предприятий, объектов, обслуживающих экономику и выполняющих определенные функции по обеспечению ее функционирования и развития |
| Г. Я. Киперман [16, с. 183-184] | Совокупность учреждений, организаций, государственных и коммерческих предприятий и служб, обеспечивающих нормальное функционирование рынка товаров, рынка капиталов и других рынков |
| А. Е. Ланцов [11, с.53] | Совокупность материальных и нематериальных активов, обеспечивающих осуществление экономической деятельности и условия жизнедеятельности хозяйствующих субъектов и обладающих набором характеристик: капиталоемкость, длительный срок создания и использования, проявление рыночной неэффективности, привязанность к определенной территории, незначительное количество субститутов в краткосрочной перспективе, возможность использования в промежуточном и конечном потреблении домохозяйствами и компаниями |
| М. Н. Бахтин, А.Ю. Кособуцкая, И.А. Дядюн [4, с.9] | Интегральная экономическая категория, составляющие которой могут относиться к разным отраслям экономики, но объединены общей целью – создают условия для устойчивого функционирования и развития экономического производства, товарного обмена и жизнеобеспечения в стране или регионе и обеспечивают пространственную целостность территории, в первую очередь экономическую целостность |
| В. Ю. Иванов [8, с.41] | Совокупность элементов (условий, объектов, видов деятельности, субъектов, процессов, форм, способов, инструментов, технологий и механизмов), обеспечивающих непрерывную взаимосвязь субъектов (хозяйствующих субъектов, рынков, отраслей) в рамках конкретной экономической системы для обеспечения структур общества, его пространственно-временных образований и отдельных членов в разрезе отраслей (связь, коммуникации, транспорт, дорожные системы, энергетика, коммунальные сети) |

Примечание. Составлена автором на основе [1-5; 8; 10; 11; 14; 16; 18].

мики. Схожие трактовки предложены И.И. Рахмеевой [14, с. 19] и Г.Я. Киперманом [16, с. 183-184]. Различие состоит лишь в том, что в понятии И. И. Рахмеевой инфраструктура должна обеспечивать функционирование экономики, а Г.Я. Кипермана – рынков.

По мнению М.Н. Бахтина, А.Ю. Кособуцкой, И.А. Дядюн [4, с.9], данная категория должна обеспечивать пространственную целостность территории, в первую очередь экономическую целостность.

Исследователь А.Е. Ланцов [11, с.53] под инфраструктурой понимает совокупность материальных и нематериальных активов, обладающих набором определенных отличительных характеристик, а В.Ю. Иванов [8, с. 41] – совокупность элементов, обеспечивающих непрерывную взаимосвязь субъектов в рамках конкретной экономической системы.

Разнообразие определений, описывающих видение их сторонниками инфраструктуры, свидетельствуют о том, что составляющие данной категории могут относиться к разным отраслям экономики, но все они создают условия для устойчивого функционирования и экономического роста производства, товарного обмена и жизнеобеспечения в обществе, а также обеспечивают экономическую целостность.

Как показывают исследования, состав инфраструктуры определяется ее масштабами, географией, отраслевой специализацией и многими другими факторами, характеризующими ее как территориально-демографическую, социально-экономическую и административно-политическую ценность. В зависимости от выполняемых функций можно выделить производственную, социальную, рыночную, инноваци-

онную и институциональную инфраструктуру. Важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры является транспортная инфраструктура, которая играет одну из ключевых ролей в процессе развития региона [20, с.9].

Огромный объем информации, возникающий и циркулирующий во всех бизнес-процессах деятельности предприятий и сопровождающий каждый из этапов принятия и реализации управленческого решения, неизбежно требует применения современных цифровых инструментов и технологий, образующих цифровую инфраструктуру. По мнению А.Р. Хайруллиной [21, с. 1154], данная инфраструктура представляет собой комплекс технико-технологических средств, включающий набор технических средств, центры сбора, обработки, преобразования и хранения информации, передачи информации, программное обеспечение, средства связи и информационно-телекоммуникационные технологии, обеспечивающие организацию деятельности предприятий и бизнес-взаимодействий с рыночными субъектами.

Инфраструктура представлена комплексом производственной и непроизводственной отраслей, которые обеспечивают условия для воспроизводства – дороги, связь, транспорт, образование, здравоохранение. Основная производственная инфраструктура – энергоснабжение, транспорт и связь. Развитие инфраструктуры зависит от эффективности, как отдельных видов рынков, так и тех ее типов, которые обеспечивают общие условия воспроизводства: производственной, социальной, институциональной, информационной и экологической [17, с.6].

По мнению исследователя Б.С. Шохурбониев [22, с.91-92], основными направлениями качественного развития производственной инфраструктуры отдельных регионов являются:

- создание благоприятных условий для привлечения иностранных инвестиций;
- формирование сети товародвижения, которая обеспечит движение сырья к производству и готовой продукции к потребителю;
- совершенствование технологической оснащенности производства;
- развитие кластеризации региональной экономики, рациональное использование потенциала региона в направлении развития производственной инфраструктуры и экономического роста производства продукции.

Ключевым направлением обеспечения устойчивого экономического роста производства продукции агропромышленного комплекса (АПК), в том числе и мясной, является, по мнению Н.В. Киреенко [9], производственно-сбытовая инфраструктура (ПСИ), представляющая собой рациональную систему, связанную с организацией эффективного механизма производства и реализации сельскохозяйственной продукции и продуктов питания. Основными ее составляющими должны быть – инструментальное, энергетическое, ремонтное, транспортно-складское и другие хозяйства, службы материально-технического снабжения,

маркетинга и сбыта, технического контроля качества продукции, метрологии и патентования, подготовки производства новой продукции, планирования и учета, кадровой и финансовой деятельности, сбыта готовой продукции и т. п.

По мнению И.Н. Рыковой [15], инфраструктура агрологистики должна быть представлена базовыми и дополнительными объектами. К базовым объектам исследователь относит оптово-распределительные центры (ОРЦ) и транспортную инфраструктуру (рефрижераторные, контейнерные и прочие перевозки продовольствия), а к дополнительным – электронную торговую площадку, сельскохозяйственную и продовольственную биржу, агроиндустриальные парки, транспортно-логистические терминалы, продовольственные рынки.

Целесообразно отметить, что развитие рыночных институтов способствовало преобразованию ПСИ, что нашло отражение в нормативных правовых актах Республики Беларусь [12-13].

Одним из направлений государственной аграрной политики является развитие ПСИ, в том числе и в отдельных областях республики. Развитие ПСИ позволит организациям АПК хранить, подрабатывать, подсортировать и поставлять мясную продукцию к местам ее потребления, что обеспечит снижение непроизводственных потерь, повышение доступности качественных продуктов питания для населения.

Считаем, что решить данную проблему поможет создание областных ОРЦ, являющихся одним из главных звеньев в цепи поставок мясной продукции от производителей к конечным потребителям.

Создание ОРЦ поможет решить следующие проблемы, характерные для областей, в которых отсутствуют современные мощности по хранению, обработке и распределению продукции:

- обеспечение сбыта продукции, повышение ее товарности за счет создания условий для ее хранения и обработки;
- оптимизация логистики и стандартизация качества продукции;
- расширение объемов частных инвестиций в АПК;
- увеличение удельного веса продукции отечественного производства в общем товарообороте;
- обеспечение доступа малым и средним предприятиям к мощностям по хранению, переработке, упаковке и транспортировке продукции;
- снижение конечной цены продукции за счет оптимизации товаропроводящей цепочки и уменьшения количества посредников;
- снижение потерь продукции на стадии ее хранения и транспортировки;
- возможность выхода области на самообеспечение по основным видам продукции, т.е. снижение импорта продуктов за счет увеличения собственного производства и удовлетворения тем самым общеобластного личного и производственного потребления [6, с. 20].

Следует отметить, что создание ОРЦ невозможно без технико-технологического обоснования проекта, анализа продовольственного баланса отдельной

области и учета специфики логистических цепочек по видам мясной продукции. Количество создаваемых объектов в области или республике будет зависеть от объема производимой мясной продукции и возможностей ее длительного хранения. Для определения местоположения ОРЦ необходимо учитывать сроки хранения, условия перевозки отдельных видов мясной продукции, потребительский спрос на мясную продукцию в динамике, а также наличие необходимого объема инвестиций.

Исследователи А.И. Трубилин, К.Э. Тюпаков, А.А. Адаменко [19] предлагают разделить ОРЦ на следующие уровни:

- региональные ОРЦ, обслуживающие территорию в радиусе от 150 до 350 км. На данном уровне возможна доработка продукции, осуществляется формирование мелкооптовых партий продукции и распределение по торговым сетям на территории региона;

- межрегиональные ОРЦ, ареал обслуживания которых может достигать 600 км. Такие центры должны быть оснащены необходимым оборудованием не только для хранения разнородной продукции, но и для подработки, первичной переработки, упаковки, маркировки, а также ветеринарного и фитосанитарного контроля. В них могут формироваться консолидированные партии продукции для межрегиональных поставок и распределения импортных потоков продукции;

- национальные ОРЦ, которые формируют национальную сеть распределения продукции АПК, осуществляют экспортно-импортные операции и охватывают всю территорию государства.

ОРЦ должны быть оснащены технологическими линиями для обработки продукции и холодильными установками, на которые, по нашему мнению, должно приходиться две трети площади центра.

К преимуществам создания ОРЦ можно отнести условия открытости и доступности информации, обеспечения конкурентных преимуществ, отсутствия дискриминации, добровольного исполнения сторонами достигнутых соглашений. Такие объекты будут способствовать расширению объемов производства мясной продукции, так как их функционирование позволит распределить продукцию на большое количество потребителей, упорядочить продовольственное обеспечение населенных пунктов и укрепить связи между оптовыми рынками и производителями продукции, что снизит риски для малых и средних организаций.

К.В. Борель [7, с. 21-22] отмечает, что ОРЦ могут выступать в качестве основных клиентов для сельскохозяйственных организаций, а также К(Ф)Х и хозяйств населения. Система каналов сбыта продукции в рамках цифровой инфраструктуры обуславливает расширение перечня входящих в нее субъектов хозяйствования и установление доминирующего положения цифровых платформ. Сфера оптовой торговли в сравнении с базовой схемой распределения аграрной продукции дополняется ОРЦ, а сфера розничной торговли – современными маркетплейсами. Одновременно наблюдается построение цифровых цепочек поставок, в рамках которых особую роль зани-

мают электронные торговые площадки, функционирующие вне традиционных звеньев и предоставляющие место для реализации продукции.

Таким образом, современная инфраструктура позволяет сформировать совокупность субъектов рынка, обеспечивающих наиболее оптимальное продвижение определенного вида аграрной продукции по конкретному товарному направлению на внутреннем и внешнем рынках.

Заключение

На основании изложенного выше вытекают следующие основные результаты исследований:

1. Проведенный сравнительный анализ трактовки понятия «инфраструктура» показал, что в настоящее время отсутствует единое мнение относительно определения его сущности как экономической категории, и ее составляющие могут относиться к разным отраслям экономики, но все они создают условия для устойчивого функционирования и экономического роста производства, товарного обмена и жизнеобеспечения в обществе, а также обеспечивают экономическую целостность.

2. Предложена модель ОРЦ для производства мясной продукции, ориентированная на сельскохозяйственные и перерабатывающие организации, которая отвечает современным требованиям ПСИ данных организаций и значительно расширяет возможности их развития, что будет способствовать повышению уровня самообеспеченности населения отдельных областей качественными продуктами питания по более доступным ценам.

3. Новизна разработок заключается в комплексном их использовании в новых условиях, что позволяет определить соответствие сбытовой инфраструктуры характеристикам аграрного рынка, провести оценку степени удовлетворения потребностей товаропроизводителей в ее структурах на внешних и внутренних сегментах, а также учитывать сбалансированность развития отдельных подсистем.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Buhr, W. What is Infrastructure? / W. Buhr // Department of Economics, School of Economic Disciplines, University of Siegen. Siegen Discussion Paper №. 107-03. – 2003 – P 3-35.
2. Online Etymology Dictionary. – URL: https://www.etymonline.com/word/infrastructure#etymonline_y_6466. – (дата обращения : 22.01.2025).
3. Rosenstein-Rodan, P.N. Notes on the Theory of the «Big Push» / P.N. Rosenstein-Rodan // Economic Development for Latin America: proceedings of a conference held by the International Economic Association / ed: H. S. Ellis and H. C. Wallich. – London: Macmillan, 1961 – P 57-81.
4. Бахтин, М.Н. Генезис и развитие понятия «инфраструктура» в работах зарубежных и отечествен-

ных исследователей / М.Н. Бахтин, А.Ю. Кособуцкая, И.А. Дядюн // Вестник ВГУ. Серия: Экономика и управление. – 2020. – № 1. – С. 5-10.

5. Биевентер, Э. фон. Основные знания по рыночной экономике: в 8 лекциях; пер. с нем. / Э. фон Биевентер, Й. Хампе. – М.: Республика, 1993. – 175 с.

6. Болтенков, И.А. Создание сети оптово-распределительных центров в Иркутской области как механизм развития агропромышленного комплекса региона / И.А. Болтенков, Е.Е. Ивашутина, А.Д. Матвеева // Бизнес-образование в экономике знаний. – 2023. – № 2 (25). – С. 18-21.

7. Борель, К.В. Направления трансформации производственно-сбытовой системы АПК Республики Беларусь в условиях цифровой экономики / К.В. Борель // Вестник БГСХА. – 2023. – № 2 – С. 19-23.

8. Иванов, В.Ю. Инфраструктурные проекты и инфраструктурные мегапроекты как целевые вложения в инфраструктуру: общее и различное / В.Ю. Иванов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. – 2020. – Т. – 10. – № 12А. – С. 40-49.

9. Киреенко, Н.В. Система сбыта продукции АПК на основе маркетингового подхода: теория, методология, практика: в 2 ч. / Н. В. Киреенко; под ред. В.Г. Гусакова. – Минск: Институт системных исследований в АПК НАН Беларуси, 2015. – Ч. 1. – 267 с.

10. Кузнецова, А.И. Инвестирование развития инфраструктуры: теория и методология: автореф. дис. ... д-ра экон. наук: 08.00.05 / А.И. Кузнецова; Гос. акад. проф. переподготовки и повышения квалификации руководящих работников и специалистов инвестиц. сферы. – Москва, 2007. – 47 с.

11. Ланцов, А.Е. Инфраструктура: понятие, виды и значение / А.Е. Ланцов // Экономика, статистика и информатика. – 2013. – № 53. – С. 49-54.

12. О Государственной программе «Аграрный бизнес» на 2021–2025 годы: постановление Совета Министров Респ. Беларусь от 1 фев. 2021 г. № 59; в ред. от 30 дек. 2024 г. № 1041 // КонсультантПлюс. Беларусь: справ. правовая система (дата обращения:).

13. Об утверждении Программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021-2025 годы: Указ Президента Респ. Беларусь от

29 июл. 2021 г. № 292; в ред. от 23 июн. 2023 г. № 180 // КонсультантПлюс. Беларусь: справ. правовая система (дата обращения:).

14. Рахмеева, И.И. Региональные особенности развития и пространственной организации производственной инновационной инфраструктуры: дис. ... канд. экон. наук: 08 00 05. / И.И. Рахмеева; Екатеринбург, 2014. – 180 с.

15. Рыкова, И.Н. Элементы концепции создания транспортно-логистической системы экспорта и импорта сельскохозяйственной и продовольственной продукции в России и в странах ЕАЭС. – URL : https://www.nifi.ru/images/FILES/NEWS/2019/Agrologistica_RSPP27082019.pdf (дата обращения: 11.01.2025).

16. Рыночная экономика: словарь / Э.А. Азроянц [и др.]; под общ. ред. Г.Я. Кипермана. – М.: Республика, 1993. – 524 с.

17. Сайфулина, А.Ф. Развитие производственной инфраструктуры в условиях цифровой экономики / А.Ф. Сайфулина, Р.А. Исломов // Economics. – 2021. – № 1 (48). – С. 5-7.

18. Самуэльсон, П. Экономика: учебник: в 2 т. / П. Самуэльсон. – М.: Алгон, 1992. – Т. 2. – 740 с.

19. Трубилин, А.И. Продовольственная безопасность: проблемы и пути решения / А.И. Трубилин, К.Э. Тюпаков, А.А. Адаменко // Труды КубГАУ. – 2021. – № 90. – С. 5-10.

20. Ускова, Т.В. Транспортная инфраструктура как фактор развития территорий и связанности экономического пространства / Т.В. Ускова // Проблемы развития территории. – 2021. – Т. 25. – № 3. – С. 7-22.

21. Хайруллина, А.Р. Цифровая инфраструктура как среда принятия управленческих решений в малом и среднем предпринимательстве / А.Р. Хайруллина // Экономика, предпринимательство и право. – 2021. – Т. 11. – № 5. – С. 1151-1166.

22. Шохкурбониев, Б.С. Теоретические аспекты развития производственной инфраструктуры экономики региона / Б.С. Шохкурбониев // Вестник ТГУПБП. – 2018. – № 4 (77). – С. 84-94.

ПОСТУПИЛА В РЕДАКЦИЮ 31.01.2025

“Агропанорама” - научно-технический журнал для работников агропромышленного комплекса. Это издание для тех, кто стремится донести результаты своих исследований до широкого круга читателей, кого интересуют новые технологии, кто обладает практическим опытом решения задач.

Журнал “Агропанорама” включен в список изданий, рекомендуемых Высшей аттестационной комиссией для опубликования результатов диссертационных исследований по техническим (сельскохозяйственное машиностроение и энергетика, технический сервис в АПК), экономическим (АПК) и сельскохозяйственным наукам (зоотехния).

Журнал выходит один раз в два месяца, распространяется по подписке и в розницу в киоске БГАУ. Подписной индекс в каталоге Республики Беларусь: для индивидуальных подписчиков - 74884, предприятий и организаций - 748842.

Стоимость подписки на 1-е полугодие 2025 года: для индивидуальных подписчиков - 48,39 руб., ведомственная подписка - 50,91 руб.