

**PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIP IN THE SOCIAL SPHERE:  
ANALYSIS OF THE FUNCTIONING AND PROBLEMS**

© 2015

*A. L. Nikishina*, candidate of pedagogical sciences, associate professor of the department of «Management of the organization»  
*I. N. Radchenko*, undergraduate of «Management of the organization»  
*Togliatti State University, Togliatti (Russia)*

**Abstract.** The article discusses the general theoretical basis of public-private partnerships, defines the essence of public-private partnerships. Due to the lack of a unified approach to the understanding of PPP, the analysis of existing definitions are highlighted fundamental differences in the interpretation of the term in Russia and in foreign countries. Analyzed statements by politicians of the Russian Federation, which represent an opportunity to highlight the two versions of the definition of this type of partnership. Designated basic features of PPP, which allow to distinguish between public-private partnerships and other forms of cooperation between state authorities and the subjects of investment activity. Identified the main forms of this kind of partnership, presented in Russian and international practice, including: contracts, leasing, concessions, corporations and others. Investigated the regulatory framework on this topic in order to identify the level of development of normative and legal support, including at the regional level. It was revealed that the main problem of PPPs in the social sphere is that the social sphere for innovation and development requires maximum budget financing, which is often lacking and private funding for social projects, often of no interest, since one does not always (and sometimes quite impossible) it is possible to make a profit.

**Keywords:** public-private partnership, cooperation, essence, analysis, definitions, problems, signs, forms, legal and regulatory framework of PPP, social services, social projects.

УДК 338.46

**СФЕРА УСЛУГ КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ СИСТЕМА:  
ЭЛЕМЕНТЫ И МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ**

© 2015

*А.О. Овчаров*, доктор экономических наук, профессор кафедры  
«Информационные системы в финансово-кредитной сфере»

*Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского, Нижний Новгород (Россия)*

**Аннотация:** В статье обоснована необходимость применения принципов системного подхода к сфере услуг. Показаны возможности системного подхода при исследовании социально-экономических объектов и явлений. Сфера услуг рассмотрена как экономическая система, включающая в себя целый класс отраслей экономики. Представлена модель системы управления сферой услуг, включающая четыре подсистемы: потребители услуг, инфраструктура сферы услуг, технологии оказания услуг и предприятия, прямо или косвенно связанные со сферой услуг. Рассмотрены характеристики и особенности этих подсистем. Управляющая подсистема в данной модели рассматривается как часть экономической системы, которая реализует процесс управления сферой услуг посредством самых разных рычагов и на разных уровнях. Для разных уровней управленческой деятельности дана классификация управляющих подсистем. Доказано, что система управления сферой услуг относится к процессному типу экономических систем. Особое внимание уделено устойчивости сферы услуг как системы. Показаны различия в реакции сферы услуг на разные воздействия внешней среды – сфера услуг более устойчива к одним воздействиям и менее – к другим. Приведен пример в отношении туристской сферы, показывающий реакцию расходов европейских туристов на последствия глобальной экономической кризиса.

**Ключевые слова:** системный подход, сфера услуг, управление, потребители услуг, инфраструктура, технологии, устойчивость, туризм, типы экономических систем.

Важную роль в успехе научного исследования играет подход к решению проблемы. В каком ракурсе исследовать объект, с позиций каких представлений об объекте вести исследование, каких установок и принципов придерживаться, какие методы и приемы использовать – все это и составляет суть методологического подхода [1].

Изменение объекта познания в ходе эволюции науки повлекло за собой и изменение методологических подходов. В современной науке объектами анализа становятся сложные системы, характеризующиеся многоуровневой организацией, открытостью и историческим развитием. На первый план выдвигаются проблемно-ориентированные формы исследовательской деятельности, системный, междисциплинарный и комплексный подходы.

Ключевым методологическим подходом в современной науке является системный подход [2; 3]. Причиной его появления в науке стал переход в начале XX века к новому типу научно-исследовательских задач: во многих науках большое внимание уделяется проблемам создания и функционирования сложных объектов, границы и элементы которых трудно идентифицируемы и требуют проведения специального исследования в каждом случае.

В социально-экономической сфере вместо единичных, локальных или отраслевых задач доминирующую

роль начинают играть крупные проблемы комплексного характера, требующие увязки социально-экономических, организационных и иных аспектов общественной жизни. Здесь примером могут служить строительство моногородов, экологические проекты и т.д.

При исследовании социально-экономических процессов, объектов и явлений возможны самые разные вариации системного подхода. Например, можно выделить 4 варианта рассмотрения экономических систем [4, с. 22-23]:

- экономическая система как совокупность экономических субъектов;
- экономическая система как упорядоченная система связей между субъектами производства и потребления материальных и нематериальных благ;
- экономическая система как система производства, распределения, обмена и потребления;
- экономическая система как совокупность экономических процессов, связанных с распределением и перераспределением ресурсов.

Согласно системному подходу любой достаточно сложный социально-экономический объект или явление (бюджет, сельское хозяйство, региональная экономика и т.п.) может быть представлен в виде системы (единства элементов и структуры) [5; 6; 7]. Практически в любой сфере деятельности люди имеют дело не с отдельными,

изолированными объектами, а с их сложными, взаимосвязанными комплексами (системами). Системный подход ориентирует познание на обнаружение внутренних и внешних сторон материальных систем в их единстве, раскрытие связей системы с окружающей ее средой, взаимосвязей элементов и их функций, постижение формы и содержания системного объекта в их отношениях со структурой [8; 9].

С этих позиций оправданно, на наш взгляд, рассматривать сферу услуг как систему, которая согласно многим определениям представляет собой совокупность разных видов деятельности, связанных с созданием особого вида благ – коммерческих и некоммерческих услуг [10, с. 12]. Системность здесь проявляется, прежде всего, в том, что все эти виды деятельности (транспорт, торговля, связь, туризм и т.п.) тесно связаны как между собой, так и с отраслями материального производства.

Сфера услуг – это система, поскольку она включает в себя целый класс отраслей экономики (видов экономической деятельности). Например, из 21 раздела Международной стандартной отраслевой классификации видов экономической деятельности (МСОК), в которых дается характеристика всех видов экономической деятельности, к сфере услуг относятся 15 разделов [11]. Это, например, раздел I «размещение и общественное питание», раздел J «информация и связь», раздел K «финансовая деятельность и страхование» и т.д. При этом возможна более простая декомпозиция сферы услуг – деление ее на две условные подсистемы: материальные (транспортные, строительные, жилищно-коммунальные и т.п.) и нематериальные (образовательные, туристские, аудиторские и т.п.) услуги. Первая подсистема более тесно связана с материальным производством, чем вторая, хотя очевидна относительность противопоставления этих подсистем по критерию связи с материальными объектами. Например, услуги здравоохранения, будучи частью нематериальных услуг, не могут быть оказаны без помощи медицинского оборудования, имеющего вещественную форму.

Мы предлагаем собственный вариант деления сферы услуг. Речь идет о 4 подсистемах: потребители услуг, инфраструктура сферы услуг, технологии оказания услуг и предприятия, прямо или косвенно связанные со сферой услуг. При этом на каждую из этих подсистем оказываются различного вида воздействия со стороны управляющей подсистемы, которая, в свою очередь, получает отклики от этих подсистем (рис. 1).

Первая подсистема (потребители услуг) отражает социальные, экономические, возрастные и иные особенности, проявляющиеся в ходе подготовки и совершения покупки (потребления) услуги. Другими словами, эта подсистема связана с потребительским спросом, формирующимся и меняющимся на рынке услуг. Напротив, предприятия, относящиеся к сфере услуг (вторая подсистема), будут связаны с предложением. Под инфраструктурой сферы услуг (третья подсистема) в данном случае мы понимаем комплекс элементов, которые создают необходимые организационные или экономические условия для функционирования рынка услуг. Другими словами, это подсистема, обеспечивающая нормальную работу данного сектора экономики. Например, чтобы банк оказывал финансовые услуги населению, необходима сеть офисов этого банка. Чтобы гостиница могла комфортно разместить своих постояльцев, необходим гостиничный комплекс с набором различных услуг. Все инфраструктурные объекты сферы услуг обслуживают и обеспечивают движение товаров и услуг, капитала и рабочей силы.

Под технологией оказания услуг (четвертая подсистема) мы понимаем те способы (методы, приемы, умения), которые необходимы в конкурентной сервисной деятельности, т.е. деятельности по оказанию услуг. Технологические процессы призваны обеспечивать как текущее успешное функционирование предприятий

сферы услуг, так и удовлетворять специфические потребности людей в услугах (финансовых, жилищно-коммунальных, оздоровительных, Интернет-услугах и т.д.). В этой ситуации важным инструментом, повышающим эффективность технологических процессов, выступает маркетинг услуг. В данном контексте он трактуется нами как экономический процесс, обеспечивающий контакт производителя и потребителя услуг. В ходе этого процесса можно, с одной стороны, оценивать потребности, вкусы и поведение потребителей, а с другой стороны, активно воздействовать на рынок, использовать инструменты маркетинга для формирования новых потребностей и покупательских предпочтений.

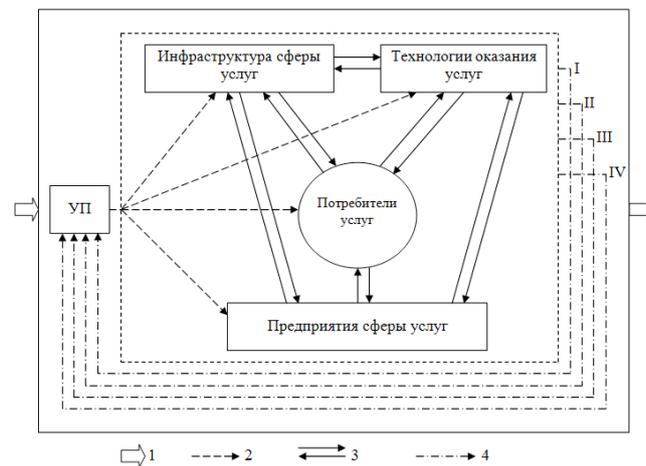


Рисунок 1 - Сфера услуг как управляемая экономическая система.

**Обозначения:** УП – управляющая подсистема (субъект управления), 1 – внешние связи системы, 2 – управляющие воздействия, 3 – связи между подсистемами, 4 – информация о состоянии подсистем управления, например: I – об удовлетворенности потребителя качеством и ценой услуги, II – о степени соответствия инфраструктурных объектов требованиям безопасности, III – об эффективности и адекватности технологии оказания услуги, IV – о характере и масштабах деятельности предприятий, о специфике предлагаемых услуг и т.д.

Воздействие на сферу услуг как на объект управления осуществляется со стороны субъекта или управляющей подсистемы. Управляющая подсистема (субъект) представляет собой часть экономической системы, которая реализует процесс управления сферой услуг посредством самых разных рычагов и на разных уровнях. Если воспользоваться популярной у современных ученых иерархией уровней экономики [12] и применить ее к сфере услуг, то такие предприятия, как турфирмы, страховые компании, интернет-провайдеры и т.п., будут относиться к объектам микроуровня. В качестве управляющей подсистемы здесь выступает менеджмент этих предприятий. Мезоуровень представлен региональными комплексами, связанными со сферой услуг (например, туристский или научно-образовательный кластер), а макроуровень будет соответствовать сфере услуг как многоотраслевой системе. Субъекты управления таких комплексов и сферы услуг в целом – федеральные, региональные и местные органы власти, коллегиальные структуры с участием власти и бизнеса, работающие на принципах государственно-частного партнерства. Потребители услуг, а также работники предприятий как участники процессов производства, продвижения и продажи услуг (участники сервисной деятельности) образуют наноуровень. И, наконец, в условиях глобализации функционируют процессы мегауровня – уровня международной торговли услугами, субъектами которой выступают корпорации и международные организации (Всемирная торговая организация, ЮНКТАД и т.п.).

Результат воздействий субъекта управления на управляемые переменные зависит от устойчивости подсистем. Другими словами, проблема устойчивости очень важна для любых типов систем, в том числе и различных подсистем сферы услуг (научно-образовательных, жилищно-коммунальных, страховых и т.п.). Нами эта проблема подробно рассматривалась при исследовании туристско-рекреационных систем [13; 14]. Использование эффективных методов управления повышает возможности этих систем противостоять негативному влиянию как природно-естественных, так и антропогенных процессов. Сфера услуг как единое целое неодинаково реагирует на разные воздействия внешней среды, т.е. она более устойчива к одним и менее – к другим. Так, природные катастрофы, транспортные аварии, террористические акты представляют гораздо большую угрозу, чем ошибки во внутреннем менеджменте сервисных предприятий или сезонный всплеск цен на те или иные услуги. Вместе с тем, неблагоприятные экономические процессы также могут повлиять на развитие сферы услуг. Поэтому субъект управления должен знать силу и направленность негативных воздействий, что позволит ему своевременно оценить возможные экономические последствия и разработать систему мер по сохранению и повышению устойчивости данной системы. Например, в отношении туристской системы как одного из основных элементов сферы услуг европейскими экономистами были показаны причины сокращения туристских расходов вследствие различий в реакции туристов из разных регионов Европы на последствия глобального экономического кризиса [15; 16; 17; 18]. Изменчивость поведения объясняется различиями в туристских предпочтениях и может быть описана специальной эконометрической пробит-моделью. Реализация модели позволила доказать, что принятие решения о сокращении туристских расходов во время экономического кризиса зависит от климатических условий, уровня и динамики ВВП.

Одним из направлений анализа сферы услуг как экономической системы может быть отнесение ее к определенному типу экономических систем. Здесь «на помощь» приходит фундаментальная типология экономических систем, предложенная Г.Б.Клейнером [19]. Его оригинальный подход противопоставлен традиционной общей теории систем, в рамках которой акцент делался на рассмотрении системы как множества взаимосвязанных элементов, что позволяло рассматривать внутреннюю («эндогенную») природу системы. С позиций «новой системности» система воспринимается как фрагмент реальности, обладающий свойством целостности, что предполагает анализ ее связей с окружающей средой («экзогенное» восприятие системы).

Базовая типология экономических систем построена Г.Б.Клейнером с учетом таких фундаментальных характеристик системы, как ее расположение в пространственно-временном континууме. Если в качестве основания для типологии взять признаки ограниченности/неограниченности систем в пространстве и времени, то можно выделить четыре базисных типа систем (объектные, процессные, средовые и проектные системы). Система управления сферой услуг относится к системам процессного типа, ограниченным во времени, но не ограниченными в пространстве. Управление сферой услуг – это процесс, а любой процесс связан с ходом (развитием, распространением) какого-либо явления, что свидетельствует о принципиальной неограниченности процесса в пространстве. Однако, по мнению Г.Б.Клейнера, содержание процесса всегда связано с воспроизводимостью и цикличностью, которые требуют источника энергии, питающего данный процесс [20, с. 243]. Ввиду ограниченности источника энергии, необходимой для непрерывного протекания процесса управления сферой услуг, последний всегда будет ограничен временным отрезком.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Едророва В.Н., Овчаров А.О. Методологические подходы в научной исследовательской деятельности // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 11. С. 20-31.
2. Едророва В.Н., Овчаров А.О. Содержание, структура и специфические особенности науки как особого вида деятельности // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 2. С. 2-14.
3. Едророва В.Н., Овчаров А.О. Методы, методология и логика научных исследований // Экономический анализ: теория и практика. 2013. № 9. С. 14-23.
4. Ерохина Е.А. Развитие национальной экономики: системно-самоорганизационный подход. Томск: Изд-во Томского ун-та, 1999. 160 с.
5. Рябцев С.В. Понятие «финансовая система» в современной теории финансов // Финансы и кредит. 2012. № 15. С. 56-62.
6. Старцева О.А. Системный подход к трансформации региональной экономики // Региональная экономика: теория и практика. 2007. № 4. С. 94-97.
7. Шутьков А.А. Системный подход к ведению агропромышленного производства // АПК: экономика, управление. 2013. №5. С. 13-21.
8. Овчаров А.О. Методы экономической науки и проблема моделирования // Финансы и кредит. 2014. № 15. С. 46-52.
9. Овчаров А.О. Моделирование управления рисками в туристско-рекреационных системах // Страховое дело. 2008. №6. С. 33-44.
10. Жильцов Е.Н., Казаков В.Н. Экономика социальных отраслей сферы услуг. М.: Экономический факультет МГУ, 2007. 288 с.
11. International Standard Industrial Classification of All Economic Activities. Revision 4. United Nations: New York, 2008. 291 p.
12. Бекетов Н.В. Понятие конкурентоспособности и его эволюция // Экономический анализ: теория и практика. 2008. № 11. С. 13-16.
13. Овчаров А.О. Управление рисками в сфере туристских услуг // Вестник Санкт-Петербургского университета: Серия 8: Менеджмент. 2008. № 2. С. 138-160.
14. Овчаров А.О. Влияние экономических рисков на развитие туризма // Вестник Московского университета: Серия 6: Экономика. 2009. № 4. С. 74-89.
15. Eugenio-Martin J.L., Campos-Soria, J.A. Economic crisis and tourism expenditure cutback decision // Annals of Tourism Research. 2014. № 44. Pp. 53-73.
16. Wang Y., Davidson M. A review of micro-analyses of tourist expenditure // Current Issues in Tourism. 2010. № 13(6). Pp. 507-524.
17. Chen C.M., Chang K.L. The influence of travel agents on travel expenditures // Annals of Tourism Research. 2012. № 39(2). Pp. 1258-1263.
18. Thrane C., Farstad E. Domestic tourism expenditures: the non-linear effects of length of stay and travel party size // Tourism Management. 2011. № 32(1). Pp. 46-52.
19. Клейнер Г.Б. Системная парадигма и системный менеджмент // Российский журнал менеджмента. 2008. Т.6. №3. С. 27-50.
20. Клейнер Г.Б. Стратегия предприятия. М.: Изд-во «Дело» АНХ, 2008. 568 с.

## THE SPHERE OF SERVICES AS AN ECONOMIC SYSTEM: ELEMENTS AND METHODS OF CONTROL

© 2015

**A.O. Ovcharov**, doctor of economical sciences, professor of the chair  
«Information systems in financial-credit sphere»  
*Lobachevsky State University Nizhni Novgorod, Nizhni Novgorod (Russia)*

*Abstract.* In the article the necessity of the application of the principles of a systematic approach to sphere of services is needed. The features of a systematic approach in the study of socio-economic objects and phenomena are showed. The sphere of services is considered as an economic system, which includes a whole class of industries. The model of system management services, which includes four subsystems, is presented: consumer services, infrastructure services, technology services and enterprises directly or indirectly related to the services. The characteristics and features of these subsystems are reviewed. Management subsystem in this model is seen as part of the economic system which implements the service management process through various means and at different levels. For the different levels of management the classification management subsystems are given. Proven, that management services refers to the process type of economic systems. Special attention is given to the sustainability sphere of services as a system. The differences in the reactions of the different effects of the external environment are shown; the sphere of services is more resistant to shocks and less for others. An example for the tourism sector is shown. This example showed the reaction of spending European tourists on the effects of the global economic crisis.

*Keywords:* systemic approach, sphere of services, management, consumers of services, infrastructure, technology, sustainability, tourism, types of economic systems.

УДК 658.78

## АУТСОРСИНГ ТРАНСПОРТНЫХ ПЕРЕВОЗОК ПРЕДПРИЯТИЙ ХИМИЧЕСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

© 2015

**И.Е. Руськина**, магистрант  
**О.М. Сярдова**, кандидат экономических наук, доцент кафедры «Менеджмент организации»  
*Тольяттинский государственный университет, Тольятти (Россия)*

*Аннотация.* В настоящее время Россия является одним из главных экспортеров химической продукции. При этом перед предприятиями химической промышленности стоят вопросы по увеличению доли рынка сбыта и поддержания высокого уровня надежности обслуживания покупателей, так как эти факторы оказывают прямое влияние на потребительский спрос, на конкурентоспособность и экономическую эффективность. Многие российские производители при доставке химической продукции отдают предпочтение железнодорожным перевозкам, где в данный момент существует множество проблем: постоянный рост тарифов на перевозку, большие капитальные вложения в транспортную инфраструктуру, нехватка пригодных специальных вагонов и т.д. Решением данных проблем может стать аутсорсинг, который подразумевает минимизацию затрат как финансовых так и временных за счет передачи непрофильных функций и корпоративных ролей внешним специализированным компаниям. Предприятие может сфокусировать свое внимание именно на производстве продукции, воспользовавшись чужим опытом в решении оптимизации доставки продукции. Тем ни менее, при всех преимуществах аутсорсинга организации, все же необходимо произвести комплексную оценку предприятия для более точного ожидаемого результата от данного управленческого решения и минимизации рисков.

*Ключевые слова:* транспортно-логистическая система, химическая промышленность, аутсорсинг, железнодорожные перевозки, парк транспортных средств, логистические затраты.

В последние годы химическая промышленность России претерпевает серьезные изменения, связанные с неблагоприятной конъюнктурой и ограниченной емкостью внутреннего рынка.

На сегодняшний день предприятия химического производства существенным образом ориентированы на экспорт, в основном в страны Латинской и Северной Америки, Азии, Африки и Восточной Европы. Экспортные поставки составляют по некоторым видам продукции до 95% [1]. Помимо экспорта продукции, предприятия исследуемой отрасли в силу своей специфики вынуждены импортировать часть сырья, необходимого для производства. В основном сырье и продукция химического производства - опасные грузы, для которых законодательными нормами определены необходимые условия перевозки и, как следствие, требуются специально оснащенные транспортные средства [2], [3].

Сегодня в целом по сети железных дорог России в приватном подвижном составе (включая арендованные и вагоны иностранных государств) транспортируется 66% химических и минеральных удобрений. Например, в ОАО «КуйбышевАзот» 80% их продукции перевозиться собственными вагонами. Подобная картина и у многих других производителей. Главной проблемой является именно нехватка пригодных специальных вагонов.

В связи с этим предприятия химического производства вынуждены содержать собственный парк транс-

портных средств, что увеличивает удельный вес расходов на перевозку в общей структуре затрат предприятия.

Суммарные затраты на перевозку оказывают значительное влияние на оценку себестоимости готовой продукции, что в большей степени определяет структуру финансовых потоков предприятия и его конкурентоспособность.

По мнению многих авторов (А. М Гаджинский [4], Б. А. Аникин [5], А. Г. Некрасов [6] и др.) затраты на транспортировку и содержание собственного парка транспортных средств занимают от 30 до 50% в логистических затратах предприятия. Кроме того, для покупки личных транспортных средств необходимы существенные капитальные затраты.

Транспортно-логистическая система предприятий химического комплекса - связующее звено подразделений предприятия, а все производственные участки работают с той или иной степенью неравномерности. В подобных условиях неритмичности транспорт производственного предприятия вынужден подстраиваться к меняющимся режимам работы цехов-поставщиков и цехов-потребителей. Задача транспорта состоит в том, чтобы периодически воспринимать изменение объемов производства в виде подвижного состава (грузов), либо восполняет недостаток в них цеху-потребителю. Это накладывает отпечаток на структуру транспортной логистической системы, в первую очередь, требуя увеличения свойства бункерности и дополнительных путей