

B-58

АКАДЕМИЯ НАУК СССР
ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ИНСТИТУТ ВОСТОКОВЕДЕНИЯ

На правах рукописи

ВЛАСОВ Валерий Викторович
УДК 338.33 (520)

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
ЯПОНИИ: ОСНОВНЫЕ ЗАКОНОМЕРНОСТИ
РАЗВИТИЯ

Специальность 08.00.16
"Экономика капиталистических стран"

Автореферат диссертации на соискание
ученой степени кандидата э. и. н. и. ч. е. с. х.
наук

Москва 1988

Работа выполнена в Отделе Японии Института востоковедения
АН СССР

Научный руководитель доктор экономических наук, профессор
Г.К. Широков

Официальные оппоненты:

доктор экономических наук А.И. Динкевич

кандидат экономических наук Г.А. Шпилько

Ведущая организация - Институт стран Азии и Африки
при МГУ им. М.В. Ломоносова

Защита состоится "26" февраля 1988 г.

в _____ час. на заседании Специализированного совета

Д.003.01.05 Института востоковедения АН СССР
(Москва, ул. Жданова, 12)

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке
Института востоковедения АН СССР (ул. Жданова, 12)

Автореферат разослан "25" января 1988 г.

Ученый секретарь
Специализированного совета
кандидат экономических наук

Хрящева Н.М.

© Институт востоковедения АН СССР, 1988 г.

Общая характеристика работы

Актуальность темы. В послевоенные годы развитие процесса общественного воспроизводства характеризуется значительным возрастанием роли производственной инфраструктуры, превратившейся в одну из важнейших сфер экономики Японии. Заметно усилилось ее воздействие на динамику, структуру и характер развития национального хозяйства Японии, размещение производительных сил, на темпы научно-технического прогресса, на общественную жизнь. Существенно более тесным стало ее взаимодействие с другими отраслями экономики. Поэтому в настоящее время анализ процессов общественного воспроизводства в Японии невозможен без изучения закономерностей развития производственной инфраструктуры, ее роли в процессе общественного воспроизводства, ее взаимодействия с другими сферами хозяйства.

Изучение тенденций и закономерностей развития производственной инфраструктуры Японии, второй по экономическому потенциалу страны капиталистического мира, также необходимо для определения оптимального пути развития этой сферы хозяйства в нашей стране. Важность повышения эффективности производственной инфраструктуры, ее перевооружения была особо выделена в Политическом докладе Генерального секретаря ЦК КПСС М.С. Горбачева на XXVII съезде нашей партии: "Огромное значение партия придает техническому перевооружению производственной инфраструктуры"¹. В новой редакции Программы КПСС ускорение ее развития было определено как одно из основных направлений интенсификации экономики СССР.²

Целью исследования является определение важнейших закономерностей развития производственной инфраструктуры Японии в послевоенный период. Для ее достижения было необходимо:

¹Материалы XXVII съезда КПСС, М., Политиздат, 1986, с. 27

2. Там же, с. 145

- исследовать основные тенденции динамики развития производственной инфраструктуры;
- выявить закономерности изменения ее отраслевой структуры;
- исследовать ведущие направления и особенности развития ее материально-технической базы;
- дать анализ процесса концентрации производства и капитала, а также изменений в организации производства в ее отраслях;
- выявить направления развития ее государственно-монополистического регулирования.

Теоретической и методологической основой диссертации являются труды К.Маркса, Ф.Энгельса, В.И.Ленина, новая редакция Программы КПСС, положения и выводы, содержащиеся в материалах XXVII съезда КПСС, Пленумов ЦК КПСС.

В процессе исследования автор опирался на работы советских экономистов по общетеоретическим проблемам общественного воспроизводства и государственно-монополистического регулирования в капиталистических странах: А.Г.Аганбегяна, Л.И.Абалкина, Е.А.Громова, Л.С.Демидовой, Я.А.Певзнера, В.И.Усоскина, С.А.Хейнмана, И.М.Шеймана и других, а также на коллективные монографии: "Особенности процесса накопления капитала в развитых капиталистических странах" (М., "Наука", 1978 г.), "Сфера услуг в США: новые явления и структурные сдвиги" (М., "Наука", 1985 г.).

В ходе исследования автор использовал работы специалистов по японской экономике: М.В.Баскаковой, В.А.Власова, А.И.Динкевича, Б.Н.Добровинского, В.К.Зайцева, А.И.Кравцевича, И.П.Лебедевой, Е.Л.Леонтьевой, Е.А.Пигулевской, В.Б.Рамзеса, В.Я.Росина, М.В.Сутягиной, И.С.Целищева, а также советских японоведов, занимавшихся исследованием проблем развития отдельных отраслей производственной инфраструктуры - С.А.Дебабова, Н.Н.Латышевой, Г.А.Левикова, С.С.Ульяничева, Е.Г.Хваткова.

Были проанализированы работы японских экономистов Х.Ийда, Р.Какумото, Х.Като, Г.Конно, К.Миямото, Ф.Накадзима, Е.Такузуты, К.Эми, Х.Ямада и других, доклады правительственных комиссий "Япония в 2000 г." и "Софтномика", а также работы американ-

ских и западноевропейских ученых Э.Вогеля, Р.Йохимсена, У.Росту, А.Хиршмана.

Фактологической и статистической базой диссертации послужили различные японские источники - официальные статистические издания, материалы и обследования правительственных организаций, частных фирм и исследовательских центров, а также периодические издания. Использовались издания ООН и ОЭСР.

Научная новизна. В диссертации впервые в советском японоведении рассмотрено развитие производственной инфраструктуры Японии как единой сферы общественного производства.

Проведенный в работе анализ позволил выявить важнейшие закономерности изменения динамики и структуры производственной инфраструктуры Японии, а также основные факторы предопределившие эти изменения. Впервые сделана попытка проанализировать закономерности развития материально-технической базы производственной инфраструктуры Японии, проблемы изменения ее организационной структуры, перестройки в конце 70-х - 80-е годы механизма ее государственного регулирования.

В диссертации впервые рассмотрено развитие одной из важнейших отраслей производственной инфраструктуры - связи, а также ее новых отраслей - информационного обслуживания и сферы деловых услуг.

Практическое значение работы. Анализ развития производственной инфраструктуры Японии вносит определенный вклад в исследование проблем изменения структуры общественного производства, путей реализации достижений научно-технического прогресса, политики государственно-монополистического регулирования и размещения производительных сил в Японии.

Результаты исследования технико-экономических аспектов развития производительных сил в сфере производственной инфраструктуры Японии, которые не связаны с социально-экономической формой общественного производства, фактический материал, содержащийся в диссертации, могут представить интерес для организаций, занимающихся вопросами планирования производственной инфраструктуры СССР. Результаты и выводы диссертации также могут быть применены в курсах лекций по экономике капита-

листических стран в высших учебных заведениях экономического профиля.

Апробация работы. Результаты исследования докладывались на XV советско-японском симпозиуме ученых-экономистов в 1983 г., на заседании экономической секции III Всесоюзной школы молодых востоковедов в 1984 г., конференции аспирантов и молодых научных сотрудников Института востоковедения АН СССР в 1985 г., конференции японоведов социалистических стран в 1986 г. Общий объем работ, опубликованных автором по теме диссертации, составляет 2,0 п.л., кроме того 5,4 п.л. находится в печати.

Структура диссертации определена задачами исследования. Работа состоит из введения, четырех глав, заключения, библиографии и приложений.

Основное содержание работы

Первая глава "Сущность, динамика развития и отраслевая структура производственной инфраструктуры Японии" посвящена рассмотрению основных категорий производственной инфраструктуры. Автор исходит из того, что общественное производство состоит из собственно производства, удовлетворяющего материальные и нематериальные потребности общества, и инфраструктуры, создающей необходимые условия функционирования всех его сфер. По степени опосредованности связей с производством, характеру обеспечиваемых условий, она подразделяется на производственную, социальную и институциональную. Производственная инфраструктура определяется как совокупность отраслей, которые обеспечивают общие условия процессов производства, непосредственно участвуя в них. В самостоятельную сферу экономики она выделилась из материально-вещественного производства в ходе углубления общественного разделения труда. Продуктом ее, как и всех других отраслей инфраструктуры, являются услуги.

Данное определение производственной инфраструктуры обуславливает включение в ее состав транспорта, складского хозяйства, оптовой торговли, электро-, газо-, водоснабжения, связи, информационного обслуживания и сферы деловых услуг. Строительство объектов производственной инфраструктуры не может быть включено в производственную инфраструктуру, так как оно созда-

ет не услуги, а материальный продукт. В нее также не включается розничная торговля, поскольку она обеспечивает связь не между производственными единицами, а за редким исключением только между оптовой торговлей и личным потреблением. Вопрос о том, входят ли в состав производственной инфраструктуры производство электроэнергии и наука является спорным. Исходя из того, что электроэнергия, несмотря на всю свою специфику, услугой не является, а наука создает интеллектуальную базу общественного производства и сама дает импульс развитию всех отраслей национального хозяйства, автор считает, что эти сферы экономики не являются элементами производственной инфраструктуры.

Динамика развития производственной инфраструктуры Японии в послевоенный период характеризовалась высокими темпами роста, превышающими средние темпы роста всего национального хозяйства страны (среднегодовые темпы прироста валового внутреннего продукта (ВВП) производственной инфраструктуры в 1960-1980 гг. составили 7,7 %, тогда как ВВП всей экономики Японии - 7,5 %). Результатом этого явилось увеличение доли производственной инфраструктуры в общественном производстве (в частности, в ВВП Японии - за 1960-1980 гг. с 21,2 до 23,1 %). Рост ее удельного веса обуславливается возрастанием потребностей общественного производства по мере своего развития в ее услугах. Причем выявляется определенная закономерность - чем выше доля добавленной стоимости в валовом продукте той или иной отрасли, тем выше удельный вес услуг производственной инфраструктуры в ее текущих производственных затратах.

Динамика темпов ее роста отличалась неравномерностью - вплоть до начала 70-х годов они непрерывно возрастали, достигнув пика в конце 60-х годов, затем началось их снижение. Анализ развития экономики Японии в послевоенный период позволил выявить основные причины, определившие такую динамику: изменение темпов роста и структуры отраслей тяжелой промышленности-основного потребителя услуг производственной инфраструктуры, снижение с середины 70-х годов темпов роста материально-вещественного производства, переход экономики Японии в 70-80-е годы на преимущественно качественный тип развития, под которым понимается развитие преимущественно за счет повышения ка-

чественных характеристик производства (экономичности использования ресурсов, разнообразия структуры производства, качества выпускаемой продукции) и т.д.

Основной тенденцией изменения отраслевой структуры производственной инфраструктуры Японии в рассматриваемый период являлось сокращение доли отраслей, осуществляющих процесс обращения материальной продукции – транспорта, складского хозяйства, электро-, газо-, водоснабжения, оптовой торговли – и возрастание удельного веса отраслей, обеспечивающих использование информации и качественное совершенствование производства – связи, информационного обслуживания и сферы деловых услуг. Но этот процесс шел далеко не прямолинейно.

В 50–60-е годы отраслевая структура производственной инфраструктуры в основном ограничивалась отраслями, обеспечивающими обращение материальной продукции. Это было обусловлено преимущественно экстенсивным характером воспроизводства, господством отраслей тяжелой промышленности, преимущественным направлением финансовых средств на развитие промышленности и относительно ограниченной структурой потребностей экономики в услугах производственной инфраструктуры. Переход экономики Японии в 70–80-е годы на преимущественно интенсивный тип развития, расширение разнообразия потребностей производства в услугах производственной инфраструктуры, существенное увеличение объема направляемых в нее финансовых средств вызвали развитие целого ряда новых ее отраслей, что привело к значительной диверсификации ее отраслевой структуры, формированию его нового ядра, включающего связь, информационное обслуживание, деловые услуги и оптовую торговлю. Вследствие того, что на долю отраслей, темпы роста которых значительно снизились в 70–80-е годы – транспорта, электро-, газо-, водоснабжения – приходилось более 1/3 ее ВВП, перестройка отраслевой структуры производственной инфраструктуры вызвала некоторое снижение темпов ее роста. Но, по расчетам автора, к середине 90-х годов после завершения структурной перестройки ускоренное развитие новых отраслей должно нейтрализовать это сдерживающее воздействие.

Во второй главе "Материально-техническая база и организация обслуживания в отраслях производственной инфраструктуры

Японии" рассматриваются основные направления повышения эффективности ее развития – совершенствование ее материально-технической базы и организации производства.

До конца 70-х годов развитие материально-технической базы производственной инфраструктуры было в основном направлено на количественное наращивание мощностей в целях их доведения до уровня, необходимого для удовлетворения возросших потребностей в ее услугах быстро развивающейся тяжелой промышленности. Следствием этого явились высокие темпы роста основного капитала. В силу того, что большая часть инвестиций в ее отрасли приходилась на государственные капиталовложения, рост материально-технической базы производственной инфраструктуры отличался высокой стабильностью. В 60–70-е годы были созданы развитые сети объектов транспорта, связи, электро-, газо-, водоснабжения, мощный морской флот, автомобильный парк и т.д. Решающую роль в этом сыграли значительный прогресс в области развития тяжелой промышленности, рост финансовых средств, поступающих в производственную инфраструктуру.

В этот период темпы роста капиталовложений в пассивные элементы основного капитала были существенно выше, чем в активные. За 1955–1970 гг. доля пассивных элементов в структуре основного капитала выросла с 57,7 до 63,7 %. С начала 70-х годов в результате действия комплекса факторов (в том числе, значительных негативных последствий для сбалансированного развития национального хозяйства диспропорций в размещении производственных сил, увеличения разницы цен на землю между центральными и периферийными районами и т.д.) начал сокращаться разрыв в обеспеченности мощностями производственной инфраструктуры центральных и периферийных районов страны. В целом, уровень мощностей большинства элементов материально-технической базы производственной инфраструктуры, необходимый для удовлетворения потребностей в ее услугах, был достигнут к концу 70-х годов.

С конца 70-х годов в результате достижения оптимального уровня обеспеченности японской экономики большинством элементов материально-технической базы и изменения условий воспроизводства произошел переход материально-технической базы производственной инфраструктуры на преимущественно качественный тип развития.

Одним из следствий этого явилось замедление темпов роста основного капитала (в том числе, мощностей объектов — с конца 70-х годов, и оборудования — с начала 80-х годов). Преимущественное развитие получила активная часть основного капитала. Капиталовложения в активную часть основного капитала в 1979 — 1985 гг. в среднем ежегодно возрастали на 6,7 %, тогда как в пассивную — на 1,2 %. Изменилась структура активной части основного капитала. Если в 50-60-е годы в результате преимущественного наращивания количественных характеристик используемых средств (грузоподъемности, пропускной и перерабатывающей способности и т.д.) основная доля оборудования приходилась на традиционные механические средства, то в 70-80-е годы вследствие переориентации производственной инфраструктуры на повышение преимущественно качественных характеристик ее функционирования, а также значительного прогресса в области электроники произошла коренная перестройка ее производственного аппарата — возросло разнообразие и специализация используемых средств, широкое развитие получили их комплексные системы, расширилось применение электронно-вычислительной техники, средств связи и автоматики.

Переход материально-технической базы производственной инфраструктуры Японии на преимущественно качественный тип развития привел к изменению форм ее размещения. Если в 50-60-е годы его ведущей формой были промышленные зоны (территории, обеспеченные всеми видами сооружений производственной инфраструктуры), то в 70-80-е годы вследствие углубления специализации и роста требований к качеству обслуживания ведущая роль постепенно переходит к специализированным территориальным комплексам, где концентрируются объекты одной или нескольких отраслей производственной инфраструктуры (например, зоны оптовой торговли, материально-технического снабжения и др.).

Изменения в характере и организации функционирования производственной инфраструктуры Японии рассматриваются на различных уровнях.

На международном уровне по мере развития ее материально-технической базы, повышения конкурентоспособности ее отраслей происходит все большая интернационализация деятельности японских компаний производственной инфраструктуры, возрастает объем

внешней торговли ее услугами (за 1970-1985 гг. он вырос в 4,9 раза), расширяются масштабы деятельности совместных компаний (за 1980-1985 гг. их число увеличилось в 3,1 раза).

На межотраслевом уровне происходит углубление кооперации производства между отдельными отраслями и подотраслями производственной инфраструктуры, все большая их интеграция с другими сферами национального хозяйства. Основной формой развития этих процессов стали межотраслевые системы комплексного обслуживания. Все это определялось целым комплексом причин. К важнейшим из них следует отнести снижение возможностей наращивания объемов производства услуг производственной инфраструктуры, усиление конкурентной борьбы в этой сфере хозяйства, повышение в этих условиях требований к снижению издержек производства, повышению качества обслуживания, быстрому освоению перспективных рынков. Важную роль в углублении интеграционных процессов сыграла качественная перестройка материально-технической базы ее отраслей в 70-80-е годы. Развитие этих процессов привело к усилению взаимодействия, определенному стиранию границ между отраслями производственной инфраструктуры, между ними и другими отраслями экономики. Одним из следствий этого явилось определенное сглаживание цикличности развития японской экономики в силу сравнительно большей сглаженности циклов развития отраслей производственной инфраструктуры.

На внутриотраслевом уровне в результате изменений характера и структуры спроса на ее услуги, технологии производства, а также перехода на преимущественно качественное развитие происходит замедление процессов концентрации производства и капитала на уровне предприятий и компаний, причем растет доля предприятий и компаний средних размеров, при сокращении доли мелких и крупных. Процессы концентрации переходят на более высокий уровень — межфирменных групп и объединений. Основной формой этих процессов становятся сетевые системы (объединения, в которых их участники связаны между собой не финансовыми, а информационными отношениями в рамках сетей связи), системы френчайз (объединения вокруг центральной компании нескольких однородных предприятий, использующих стандартные схемы обслуживания) и группирование компаний в форме кэйрэцу (объединения фирм-субподрядчиков вокруг головной компании заказчика). Про-

цессы концентрации в отраслях производственной инфраструктуры отличает большое разнообразие форм концентрации и монополизации производства, сравнительно низкий уровень показателей общенациональной монополизации в силу преобладания локальных монополий, большая, чем в других сферах хозяйства, доля мелких предприятий и компаний (за исключением электро-, газоснабжения, связи и морского транспорта).

На уровне фирм происходят изменения в организации компаний производственной инфраструктуры. Их основными направлениями были: децентрализация управления отдельными подразделениями компаний, изменение их структуры, внедрение новых систем управления рабочей силой. В основе этих процессов лежит изменение структуры спроса на услуги производственной инфраструктуры, усиление требований к снижению стоимости и повышению индивидуализации обслуживания, возрастание объемов временных потребностей в рабочей силе, значительный прогресс в области связи и информационного обслуживания.

Отмеченные выше процессы явились, с одной стороны, реакцией на изменение условий экономического развития, а, с другой — результатом значительного прогресса в машиностроении и, прежде всего, в области электроники. Они показывают, что во второй половине 70-х — начале 80-х годов произошла переориентация развития производственной инфраструктуры Японии с наращивания объемов производства услуг на преимущественное повышение качественных характеристик ее функционирования.

Результатом отмеченных изменений явился рост как внутриотраслевой, так и общехозяйственной эффективности развития производственной инфраструктуры. Рост внутриотраслевой эффективности — общая экономия затрат — достигался путем замещения относительно дорогостоящих ресурсов (рабочей силы, материалов и энергии) сравнительно дешевым — оборудованием (за 1970—1985 гг. производительность труда выросла в 1,7 раза, энергоёмкость снизилась в 1,3 раза, фондоемкость — в 1,1 раза). О росте общехозяйственной эффективности развития производственной инфраструктуры свидетельствует возрастание уровня удовлетворения потребностей экономики в ее услугах (например, в услугах связи за 1970—1984 гг. — с 36 до 67 %), значительное повышение качественных характеристик обслуживания ее отраслями

(скорости доставки грузов, передачи и обработки информации, разнообразия предоставляемых услуг и т.д.).

В третьей главе "Государственное регулирование производственной инфраструктуры Японии: создание нового механизма" анализируются основные направления развития государственного регулирования производственной инфраструктуры Японии в послевоенный период.

Действовавшая до конца 70-х годов модель государственно-монополистического регулирования производственной инфраструктуры Японии сложилась в первой половине 50-х годов. Ее важнейшей особенностью было то, что основную роль в системе ее государственно-монополистического регулирования играли государственная собственность, бюджетное финансирование и административное регулирование. С конца 70-х годов под воздействием изменений в экономике начал складываться новый механизм государственно-монополистического регулирования производственной инфраструктуры, соответствующий новым условиям ее развития. Суть этих изменений заключается в возрастании роли частного капитала в системе государственно-монополистического регулирования ее отраслей, сокращении масштабов прямого участия государства в их развитии, переходе на преимущественно косвенное регулирование (с помощью налоговой и кредитной политики), усиление его селективности. Складывается более гибкая, чем в 50—60-е годы, система государственно-монополистического регулирования производственной инфраструктуры. В основе этих изменений лежало значительное увеличение финансово-экономической и организационной мощи частномонополистического капитала, существенное ограничение возможностей обеспечения пропорционального развития производственной инфраструктуры за счет государственных средств (вследствие кризиса государственных финансов), сужение возможностей расширения производства и приложения капитала в отраслях материально-вещественного производства. Перестройка механизма государственно-монополистического регулирования производственной инфраструктуры происходит в рамках изменения всей системы государственно-монополистического регулирования экономики Японии.

В ходе рассмотрения изменения каждого из средств государ-

ственного регулирования производственной инфраструктуры, отмечается, что вследствие снижения эффективности традиционных форм государственного предпринимательства в новых условиях воспроизводства, обострения кризиса государственных финансов, высвобождения значительных финансовых средств частного капитала из отраслей промышленности частный капитал допускается в сферы, ранее являвшиеся монополией государства, расширяется смешанный сектор, рамки государственного предпринимательства в отраслях производственной инфраструктуры постепенно ограничиваются областью эксплуатации объектов транспорта и водоснабжения. Происходит переход к государственным предприятиям, отличающимся меньшими размерами, большей степенью самостоятельности и участия частного капитала. Причем форма собственности остается без существенных изменений: происходит только снижение доли государства в их капитале, но при этом оно сохраняет свое решающее воздействие на них.

В 80-е годы началось постепенное ослабление государственной регламентации деятельности частных компаний производственной инфраструктуры, переход от ограниченной к управляемой конкуренции. Эти процессы являются результатом исчерпания возможностей стимулирования с помощью традиционных методов административного регулирования роста эффективности функционирования частных компаний производственной инфраструктуры (поскольку в нынешних условиях воспроизводства они стали существенно сдерживать конкуренцию, снижать стимулы к внедрению достижений НТП), а также возрастания необходимости создания благоприятных условий для расширения участия частного капитала в развитии ее отраслей.

Кризис государственных финансов, повышение требований к отдаче вложенных государством средств, расширение частного сектора и высокие темпы роста частных капиталовложений в отрасли производственной инфраструктуры (вследствие сужения возможностей инвестирования в материально-вещественном производстве) обусловили, с одной стороны, переход от бюджетного финансирования к кредиту (в 80-е годы началось относительное и абсолютное сокращение государственных инвестиций при одновременном росте доли государственных средств, направляемых в ее отрасли в форме кредитов), а, с другой – активизацию использования других средств финансового регулирования, прежде всего

налоговой политики, с целью привлечения частных капиталовложений в развитие производственной инфраструктуры.

Переход к новому механизму государственного регулирования производственной инфраструктуры в определенной степени стимулировал рост эффективности ее функционирования, о чем, в частности, свидетельствует смягчение диспропорций ее развития (в частности, диспропорций в размещении ее объектов, несбалансированности ее отраслевой структуры и т.д.), улучшение финансовых показателей функционирования, диверсификация структуры производства, рост разнообразия и качества услуг государственных предприятий, ускорение НТП в государственном секторе и т.д.

В четвертой главе "Основные особенности и тенденции развития традиционных и новых отраслей производственной инфраструктуры (на примере транспорта, связи, информационного обслуживания и деловых услуг)" рассматриваются особенности развития отдельных ее отраслевых групп.

Отличительными чертами развития традиционных отраслей – транспорта, оптовой торговли, складского хозяйства, электро-, газо-, водоснабжения и связи – в послевоенный период являются завершение к началу 80-х годов перехода на преимущественно интенсивный путь развития, более глубокое развитие межотраслевой кооперации и интеграции производства с отраслями материально-вещественного производства, более значительный, хотя и снижающийся, уровень государственно-монополистического регулирования.

Отрасли, обеспечивающие обращение материальной продукции – транспорт, складское хозяйство, оптовая торговля, электро-, газо-, водоснабжение – представляют собой наиболее тесно взаимосвязанный в производственной инфраструктуре Японии отраслевой комплекс. В силу более высокого уровня развития по сравнению с другими отраслями производственной инфраструктуры они ранее других перешли на преимущественно качественный тип развития. Наибольшее развитие они получили в 50-60-е годы в период экстенсивного развития экономики Японии. Перестройка экономики Японии в 70-80-е годы привела к снижению потребности в их услугах.

В отличие от традиционных отраслей первой группы, развитие связи характеризуется тем, что в результате перестройки

экономики в 70–80-е годы потребность в ее услугах повышается, вследствие значительного возрастания в экономическом развитии роли информационных ресурсов. Это определило более высокие темпы ее развития по всем показателям в 70–80-е годы по сравнению с традиционными отраслями первой группы. Важную роль в ускорении развития связи сыграл прогресс в области электроники, приведший к существенному расширению ее возможностей. Связь широко кооперируется и интегрируется с другими сферами хозяйства. Наиболее ярким отражением этого явилось ее объединение с информационным обслуживанием в единую отрасль хозяйства, обеспечивающую условия использования информации, что явилось важным фактором расширения масштабов "информатизации" экономики Японии.

Значительной спецификой отличается развитие сравнительно новых отраслей производственной инфраструктуры – информационного обслуживания и сферы деловых услуг. Их быстрый рост явился результатом расширения разнообразия потребностей экономики Японии в услугах производственной инфраструктуры. В отличие от ее традиционных отраслей для них характерно господство мелких и мельчайших компаний, сравнительно низкий уровень государственного вмешательства и т.д. Эти особенности определяются спецификой производимых ими услуг и технологии обслуживания. Их развитие также характеризуется высокими темпами роста объемов производства, основного капитала, занятой рабочей силы, процессов концентрации, диверсификации их отраслевого состава, ростом фондо- и трудоемкости производства. Эти особенности объясняются прежде всего тем, что в настоящее время они переживают начальный период своего развития. Причем очевидно, что возможности существенного расширения масштабов и поддержания сравнительно высоких темпов роста этих отраслей весьма велики. Это подтверждает тот факт, что на них приходится только 20 % общего объема производства деловых и информационных услуг, остальные 80 % производятся внутри самих компаний–потребителей для их собственных нужд. По оценкам автора, к середине 90-х годов при сохранении среднегодовых темпов прироста на уровне 7–8 % их доля в ВВП всей производственной инфраструктуры страны достигнет 30–35 % и таким образом превратится в ее крупнейшую сферу.

Быстрый рост масштабов деловых услуг и информационного обслуживания ведет к существенно большему, чем рост какой-либо другой ее сферы, возрастанию роли производственной инфраструктуры в общественном производстве. С их ускоренным развитием в значительной степени связано расширение разнообразия и повышение качества услуг производственной инфраструктуры (обеспечение роста эффективности и экономичности использования основных производственных ресурсов, адаптивности производства к изменениям спроса, качественное совершенствование организации производства и хозяйственных связей и т.д.). Расширение масштабов их развития является одним из важнейших ускорителей перехода экономики Японии на преимущественно качественный тип роста. Особенно выделяется в этом отношении воздействие информационного обслуживания, управленческого консультирования, инжиниринга (сферы, включающей весь комплекс услуг, необходимых для обеспечения строительства заводов, промышленных зон, объектов инфраструктуры, начиная от разработки проекта и кончая наладкой оборудования) и лизинга (сферы, объединяющей в себе аренду и кредитование оплаты арендуемого оборудования). Именно с развитием этих новых отраслей связано значительное усиление воздействия производственной инфраструктуры на социальную сферу.

В заключении определяются следующие основные закономерности развития производственной инфраструктуры Японии в послевоенный период:

- производственная инфраструктура получает широкое развитие только после создания в стране развитой индустриальной базы;
- с развитием производительных сил возрастает роль производственной инфраструктуры в процессе общественного производства. Так, в 70–80-е годы она становится важным фактором не только развития хозяйственных связей, углубления общественного разделения труда и размещения производительных сил, что было характерно для 50–60-х годов, но и улучшения качества производства и выпускаемой продукции, снижения текущих расходов, ускорения и расширения масштабов НТП и т.д. Отражением этого является возрастание удельного веса финансовых и трудовых ре-

сурсов, направляемых в производственную инфраструктуру, ее доли в структуре общественного производства;

- производственная инфраструктура развивается последовательно от преимущественно количественного к преимущественно качественному типу роста, переход к которому произошел в Японии во второй половине 70-х - начале 80-х годов;

- для каждого этапа экономического развития характерна своя модель развития производственной инфраструктуры. В условиях преимущественно количественного типа развития японской экономики, характерного для 50-60-х годов, производственную инфраструктуру отличали высокие темпы роста объемов производства и процессов концентрации, господство в ее отраслевой структуре сферы, обеспечивающей обращение материальной продукции, большая степень прямого участия государства в ее развитии. В 70-80-е годы, в результате перехода национального хозяйства Японии на преимущественно качественный тип роста развитие производственной инфраструктуры стало характеризоваться сравнительно низкими темпами роста, господством в ее отраслевой структуре сферы связи, информационного обслуживания и сферы деловых услуг, превращением компаний средних размеров в оптимальную производственную единицу ее отраслей, переходом на преимущественно косвенное государственное регулирование ее развития и т.д.;

- по мере развития производственной инфраструктуры происходит снижение масштабов ее прямого государственного регулирования, но в силу особенностей ее функционирования, к которым относятся ее высокая фондоемкость, медленная окупаемость, большое социально-экономическое и военно-стратегическое значение, его уровень остается существенно выше, чем в других отраслях;

- характер развития производственной инфраструктуры постепенно приближается к характеру развития материально-вещественного производства, на этой основе происходит усиление взаимозависимости развития обеих сфер, определенное стирание границ между ними, рост эффективности их функционирования;

- в силу различий уровней развития и технических особенностей отдельных отраслей и отраслевых групп производственной инфраструктуры существует ряд четко выраженных специфических закономерностей развития каждой из них (например, противоположность циклов развития транспорта и сферы деловых услуг);

- по мере повышения уровня и интернационализации развития производственной инфраструктуры Японии происходит все большее ее приближение к модели развития этой сферы хозяйства в США и других ведущих капиталистических странах. Вместе с тем, сохраняется ряд особенностей развития производственной инфраструктуры в Японии, главными из которых являются большой удельный вес транспорта и оптовой торговли в ее отраслевой структуре, мелких компаний в структуре производства, большая роль государства в ее развитии.

х х

Основные положения и выводы диссертации отражены в следующих публикациях автора:

1. Современный этап развития средств и систем связи в Японии - В сб.: Научно-технический прогресс в Японии. М., "Наука", 1984, I, 0 п.л.
2. Развитие процесса объединения систем транспорта и связи в единые многофункциональные комплексы. - В сб.: Материалы XV советско-японского симпозиума ученых-экономистов. М., ИМЭМО АН СССР, 0, 4 п.л.
3. Особенности государственно-монополистического регулирования производственной инфраструктуры Японии. - В сб.: III Всесоюзная школа молодых востоковедов. Тезисы, т. IV. Экономика, М., "Наука", 1985, 0, 2 п.л.
4. Инфраструктура Японии в системе общественного производства в условиях научно-технической революции. - В сб.: Тезисы конференции аспирантов и молодых научных сотрудников. т. III, Экономика, М., "Наука", 1985, 0, 2 п.л.
5. Эффективность развития производственной инфраструктуры Японии. - В сб.: IV Всесоюзная школа молодых востоковедов. Тезисы, т. V, Экономика, М., "Наука", 1986, 0, 2 п.л.
6. Глава V. Новые явления в развитии сферы услуг. - В коллективной монографии: Япония: смена моделей экономического роста. М., "Наука", 1988, 3, 0 п.л. (в печати).
7. Научно-технический прогресс и сфера услуг Японии. - В сб.: Основные направления научно-технического прогресса в Японии. М., "Наука", 1988, I, 7 п.л. (в печати).
8. Научно-технический прогресс и новые сферы предпринимательства в экономике Японии: отрасли деловых услуг. - В сб.: Сборник работ аспирантов и молодых научных сотрудников. М., "Наука", 1988, 0, 7 п.л. (в печати).