

УДК 338.49:339.92

А. В. ПШУЛ

Белорусский государственный университет транспорта

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К ИССЛЕДОВАНИЮ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ КАК ФАКТОРА ЭКОНОМИЧЕСКОГО РОСТА

Рассмотрены теоретические основы, а также эволюция взглядов на проблему исследования инфраструктуры как экономической категории. Автором проведен анализ подходов к изучению взаимосвязи развития транспортной инфраструктуры и экономического роста.

Транспорт и его инфраструктура являются неотъемлемой частью экономики как развитых, так и развивающихся стран. По оценкам Всемирного Банка добавленная стоимость, создаваемая транспортным комплексом, составляет от трех до восьми процентов валового внутреннего продукта (ВВП). В сфере перевозок, складирования и логистики работает от 2,5 до 11,5 % общего количества занятого в экономике населения. В странах с развитой и переходной экономикой спрос на грузовые и пассажирские перевозки растет в 1,5–2 раза быстрее, чем ВВП.

Развитие транспорта является ключевым фактором, движущим к международной кооперации, а именно формированию товаропроводящих сетей, которые позволяют фрагментировать процесс производства по территориальному признаку.

Таким образом, развитие транспортной инфраструктуры обеспечивает доступность регионов, способствует вовлечению региональной экономики в международный производственный процесс.

Термин «инфраструктура» является емким и многоплановым понятием. В зависимости от описываемой ситуации или потребности может иметь различное содержание. Для изучения отдельных аспектов функционирования инфраструктуры использовались различные подходы: экономические и неэкономические.

Реализация экономического подхода связана с выделением инфраструктуры в самостоятельную экономическую категорию, что было обусловлено развитием экономической теории в целом.

Эволюцию данного подхода можно разделить на два этапа: предварительный (ситуативный, фрагментарный) и системный, в котором также можно выделить несколько стадий в зависимости от решаемых задач.

На первом этапе анализировались отдельные аспекты функционирования инфраструктуры, что стало началом формирования комплексного подхода к исследованию в дальнейшем. Отсутствие самостоятельной экономической категории «инфраструктура» было обусловлено тем, что исследования были сосредоточены на отдельных объектах инфраструктуры: дороги, торговля и ее обеспечение, военные укрепления, образование.

Одним из первых в классической политической экономии А. Смит рассмотрел необходимость государственного регулирования объектов инфраструктуры. Рассуждая об обязанностях государя, в их числе он называет «обязанность создавать и содержать определенные общественные сооружения и учреждения, создание и содержание которых не может быть в интересах отдельных лиц или небольших групп, потому что прибыль от них не сможет никогда оплатить издержки отдельному лицу или небольшой группе, хотя и сможет часто и с излишком оплатить их большому обществу» [4, с. 648].

Уже в попытках экономистов дать характеристику объектам инфраструктуры обнаруживается социальная необходимость ее развития, в частности способа финансирования в условиях рынка. Являясь необходимым элементом общественного воспроизводства, роль которого под воздействием научно-технической революции значительно возрастает, инфраструктура не может создаваться на базе частной инициативы, так как зачастую не приносит непосредственной выгоды тому, кто осуществляет инвестиции, поэтому становится непривлекательной для частного капитала. К. Маркс в связи с этим отмечал: «Какая-нибудь страна, например Соединенные Штаты, может даже в производственном отношении ощущать необходимость железных дорог; несмотря на это, непосредственная выгода, извлекаемая производством из существования железной дороги, может быть настолько ничтожна, что авансирование для этой цели капитала было бы ничем иным, как потерей денег. Тогда капитал перекладывает эти расходы на плечи государства, или же государство, там, где оно по традиции все еще занимает господствующее положение по отношению к капиталу, располагает привилегиями и властью для того, чтобы заставить всех капиталистов отдавать часть их дохода, но не их капитала, на такие общепользные работы, которые являются вместе с тем всеобщими условиями производства и которые поэтому не являются особым условием для какого-нибудь отдельного капиталиста; ... Капитал предпринимает только выгодные – с его точки зрения – операции» [4, с. 32].

Позднее А. Пигу выразил эту мысль следующим образом: «Частные издержки на общественные работы могут оказаться намного выше, чем из-

держки общества, так как существует внешняя экономия, возмещения которой не могут требовать частные инвесторы. Наличие внешних эффектов в производстве и потреблении – это главный источник неоптимальности при совершенной конкуренции, другими словами общественные работы (сейчас объекты инфраструктуры) являются предметом монополии для повышения эффективности при их использовании и подлежат государственному регулированию» [2, с. 52].

Помимо аспектов строительства и регулирования в этот период времени рассматривался вопрос влияния на торговлю расходов на услуги инфраструктуры. В 1848 г. Дж. С. Милль в своей книге «Принципы экономической экономии» вводит понятие транспортных издержек и отмечает, что любое повышение этой величины означает сокращение доходов от торговли. Также, само существование транспортных издержек означает непропорциональность в обмене товарами между странами.

Еще одним направлением в исследовании влияния объектов инфраструктуры (в частности транспорта) на экономические процессы в этот период стала теория размещения производства. Иоган Генрих фон Тюнен первым из экономистов начал изучать пространство как экономическое явление с помощью пространственных инструментов анализа. Так, в своей теории ренты Тюнен обосновывает различия в ее величине в зависимости от удаленности участка и *транспортных издержек*. Позже, в 1885 г., В. Лаунхардт развил эту теорию, утверждая, что рента достигнет своего максимума на участках, наиболее приближенных к рынку. Однако дополняет он, рост населения в центральном городе ведет к расширению площади рыночного предложения товара, к повышению цен и денежной ренты во всем регионе. Снижение транспортных издержек заставляет систему работать в обратном направлении, а также способствует стиранию различий в уровнях ренты, получаемой за счет эксплуатации земельных участков, расположенных в разных частях региона.

Таким образом, на данном этапе инфраструктура рассматривалась как необходимое условие ведения производства и уже признавалась зависимость экономических процессов от степени развитости объектов инфраструктуры. В этот период была заложена основа для дальнейшего исследования таких аспектов функционирования инфраструктуры как государственное управление, теория конкурентных преимуществ и т.д.

Следующий этап исследований в области инфраструктуры связан с введением соответствующего экономического понятия в 40–50-е гг. XX века. Изначально для обозначения инфраструктуры использовался термин накладной капитал, введенный в 1940–50-е гг. Х. Зингером, А. Хиршманом [3, с. 8], которые провели деление капитала на прямопроизводительный и направляемый в инфраструктуру, который не дает непосредственно прямого результа-

та в форме готового к реализации товара и не приносит прибыли непосредственно производителю. В широком смысле в это понятие включали суд, охрану общественного порядка, воспитание и здравоохранение, транспорт, связь, сооружения для осушения и орошения; в узком смысле – транспорт и энергоснабжение.

Такого же мнения придерживался и американский экономист П. Розенштейн-Родан, который в 50-е годы XX в. ввел понятие «инфраструктура», рассматриваемое в контексте развития молодых независимых государств. Под инфраструктурой он также понимал базовые отрасли экономики (транспорт, энергетика, связь) и особо выделял инфраструктуру коммунального обслуживания.

Схожую точку зрения высказывали П. Самуэльсон и У. Нордхаус, считавшие, что инфраструктура или накладной капитал – это «капиталовложения в ключевые области, от которых зависит экономическое развитие страны, в частности: транспорт, энергетику и средства связи».

В определении швейцарских экономистов Р. Фрея и Я. Штолера «инфраструктурными являются расходы, которые, хотя и служат общим благам, представляют собой инвестиции, так как соответствуют настоящим затратам, дающим отдачу в будущем». Фрей относит к инфраструктуре транспорт, связь, энергосистемы, просвещение, научные исследования, здравоохранение, водное хозяйство, культуру, отдых, спорт, а также часть административного управления.

Определение понятия «инфраструктура» также зависит от степени детализации. Так, А. И. Семенов и В. И. Сергеев определяют инфраструктуру как комплекс хозяйственного обслуживания; совокупность отраслей и видов деятельности (например, логистика), обслуживающих как производственно-коммерческую, так и непроизводственную сферу экономики с целью создания основы и фундамента для нормальной хозяйственно-экономической, предпринимательской, социальной деятельности и прогрессивного развития социально-экономической жизнедеятельности.

Ряд авторов также более подробно рассматривает производственную инфраструктуру, считая ее наиболее важной и сложной составляющей общей инфраструктуры. К их числу относятся Н. И. Нестеров и Д. Т. Новиков, Е. Т. Гребнев, Т. С. Хачатуров, С. А. Хейман, И. Ф. Чернявский, А. Чернок, Е. Эрлих, Д. Силади.

Дж. Рей утверждает, что слово «инфраструктура» не поддается точному определению. Как правило, под ним подразумеваются все услуги, требующиеся для создания современной экономики.

Общим для указанных выше трактовок инфраструктуры является отраслевой подход, то есть выделение базовых отраслей народного хозяйства. Логичным продолжением является использование функционального подхода, рассматривающим инфраструктуру как необходимое условие производства.

Термин «всеобщие условия производства» употреблял еще К. Маркс в «Экономических рукописях 1857–1859 годов», где он писал: «Об издержках обращения, вызываемых обращением как экономическим актом (как производственным отношением, а не как непосредственным моментом производства, как это имеет место в случае издержек, связанных со средствами транспорта и связи), речь может идти только в связи с процентом и особенно – в связи с кредитом». Эти всеобщие условия производства и являются основой современного понятия «инфраструктура» в противоположность особым условиям отраслей непосредственного производства, определяемым спецификой производимых потребительных стоимостей.

Подобный подход использовали К. Р. Макконелл, С. Л. Брю, которые под инфраструктурой понимали «капитальные сооружения, использование которых гражданами фирмами обеспечивается государством; для фирмы – это службы и сооружения, необходимые для производства, создание которых собственными силами обошлось бы слишком дорого и поэтому обеспечивается государством».

Своеобразное определение инфраструктуры дает немецкий экономист Г. Цехлин. Он пишет: «С точки зрения самого возникновения слова мы понимаем в первом приближении под инфраструктурой фундамент, основу экономики. В этом смысле к инфраструктуре относятся все те условия и обстоятельства, от которых зависят экономические управленческие решения и вместе с тем само хозяйственное развитие».

Троичную концепцию структуры производства предложил Э. М. Агабабян. В работе «Экономические основы воспроизводства нематериальных благ при социализме» (1983 г.) он разграничивает ультраструктуру, основную (базовую) структуру и инфраструктуру (рисунок 1).

Н. И. Храмешкин рассматривает инфраструктуру как совокупность видов деятельности, обслуживающих определенную сферу экономики. При этом подразделяет инфраструктуру на производственную, которая обслуживает и обеспечивает функционирование производственного процесса, а потому включает сооружения и объекты соответствующего назначения; институциональную, которая выполняет общехозяйственное обслуживание и включает государственные, общественные и корпоративные институты; социальную, которая обеспечивает жизнедеятельность человека, удовлетворяя его материальные и духовные потребности.

Свою точку зрения на определение инфраструктуры высказывает В. П. Орешин, считая, что, например, производственная инфраструктура охватывает объекты, функциональным назначением которых является создание благоприятных условий для осуществления процесса производства путем обращения материальных благ (средств производства), их транспортировки, накопления, хранения и реализации.

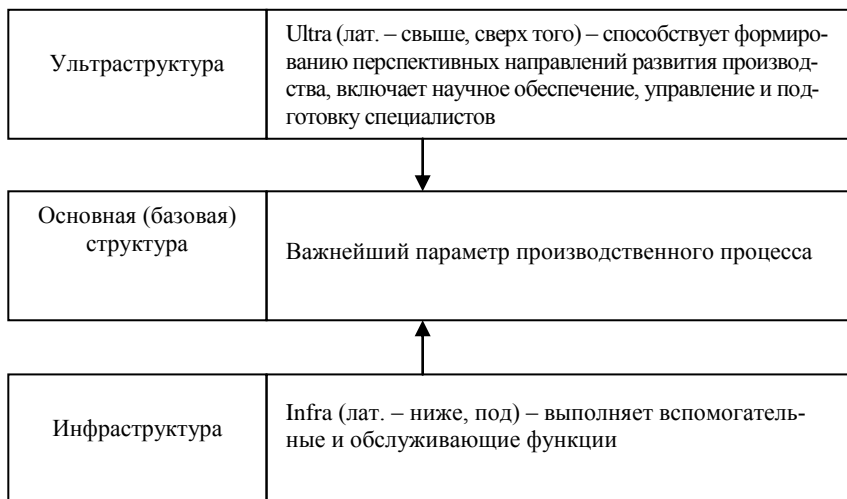


Рисунок 1 – Структура воспроизводства нематериальных благ по Э. М. Агабьяну

Как всеобщее условие производства, инфраструктура тесно связана с последним и не просто связана, она обслуживает его, обеспечивая возможности нормального функционирования. Характер взаимосвязи этих двух сфер хозяйства и определяет главный критерий инфраструктуры. Таким образом, инфраструктура представляет собой совокупность отраслей, обслуживающих сферу непосредственного производства. Постепенно в ходе познания закономерностей развития в научный оборот была введена классификация инфраструктуры на производственную и социальную, что было обусловлено необходимостью создания условий для функционирования производственной и непроизводственной сфер.

Следствием анализа функционального назначения инфраструктуры стало ее включение в качестве базового элемента в ряд концепций экономического роста.

Так, вводя термин «накладной капитал», Х. Зингер указывал на необходимость формирования определенной инвестиционной стратегии, целью которой является направление капитала в инфраструктурные отрасли, что способно вызвать «кумулятивный процесс», когда инвестиции способствуют росту национального дохода, а прирост национального дохода вновь стимулирует рост инвестиций [3, с. 9].

Сходной точки зрения придерживается Р. Нурксе, который в своей книге «Проблемы образования капитала в развивающихся странах» утверждает, что экономическое развитие в развивающихся странах возможно лишь при

условии правильного выбора отраслевой стратегии. Призывая к осуществлению инвестиций одновременно в большое количество отраслей, Р. Нурксе существенную роль отводит социальным накладным расходам, подчеркивая, что они «создают благоприятные возможности для развития непосредственно производительной сферы». Главная его идея состоит в пропаганде кейнсианской теории о мультиплицирующей зависимости между промышленными и *инфраструктурными* отраслями. По его мнению, первоначальное увеличение занятости, вызванное капиталом инфраструктурного назначения, приводит к дополнительному росту занятости и дохода в других отраслях в связи с необходимостью удовлетворения спроса занятых, первоначально вовлеченных в производство. Обоснование такой зависимости позволяет ему акцентировать внимание на стимулирующую роль социальных накладных расходов в экономическом развитии.

В то же время А. Хиршман отрицает положение Р. Нурксе, что экономическое развитие, возможно только в результате одновременных массированных инвестиций во все отрасли экономики. Придерживаясь подхода Х. Зингера, он полагает, что возможно неравномерное развитие различных отраслей экономики. А. Хиршман, альтернативой быстрому экономическому развитию по Р. Нурксе, выдвигает концепцию постепенного подхода, позволяющую спокойно перестраивать экономику «без волнений и беспорядков». При этом подчеркивается, что хотя инфраструктурные отрасли играют важную роль в экономическом развитии, тем не менее, они выполняют функцию обслуживания, и, следовательно, все их дальнейшее развитие происходит в зависимости от общего состояния экономики. Им полностью поддерживается тезис Р. Нурксе о том, что для обеспечения «рывка» в экономике следует непременно выбирать инфраструктурные отрасли с тем, чтобы импульс от развития этих отраслей передался на остальные, или, рассматривая это явление на микроуровне – от одной фирмы к другой.

Американский экономист У. Ростоу также утверждает, что большинство недостаточно развитых стран должно направлять значительную часть своих ресурсов на строительство и модернизацию объектов непромышленного, или инфраструктурного (общехозяйственного) сектора, существование которого необходимо, как благоприятная почва для индустриализации их экономики. Как мы видим, проблема экономического роста в значительной степени сведена к вопросу роста инвестиций в инфраструктурные отрасли. У. Ростоу подчеркивает, что «из всех сохранившихся данных о путях и темпах формирования капитала в эпоху, предшествующую подъему, и в саму эпоху подъема видно, что очень большая доля всех вложений должна была направиться в транспорт и другие отрасли общехозяйственного назначения».

Г. Мюрдаль, развивая теорию Х. Зингера, рассматривал различные аспекты экономического роста, в числе которых было и влияние расходов на ин-

фраструктуру на циклический кумулятивный рост. Д. Е. Кибл основываясь на работе Мюрдаля, предложил концепцию четырех стадий. На первой стадии усовершенствованная инфраструктура может способствовать притоку новых фирм, которые в свою очередь способствуют увеличению спроса на рынке труда. На второй стадии увеличение занятости и численности населения в регионе вызывает приток капитала и фирм для удовлетворения возросшего спроса на товары и услуги. На третьей стадии потребуются создание промышленных предприятий, обслуживающих новые фирмы. Четвертая стадия характеризуется увеличением доходов общественного сектора, что позволяет инвестировать в социальную инфраструктуру.

Таким образом, в рамках экономического подхода было выработано классическое определение термина инфраструктура, которое приведено в Большой экономической энциклопедии, где инфраструктура трактуется в виде комплекса основных фондов, а также служб и систем, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества. При этом различается производственная и социальная инфраструктура. К производственной инфраструктуре относятся порты, дороги, системы связи, к социальной – школы, больницы, театры, стадионы [2, с. 253].

Инфраструктура как «общественный накладной капитал», или инфраструктурные услуги государства, широко обсуждаются в литературе. Большинство экономистов, считая финансирование инфраструктурных отраслей исключительно прерогативой государства, указывают на убыточность государственных инфраструктурных сооружений и на существование так называемого внешнего эффекта. В то же время, учитывая стратегическое значение отраслей инфраструктуры, необходимо сохранить государственное управление в этом секторе, которое не исключает возможность участия частного капитала в инфраструктурных проектах.

Роль инфраструктуры, в том числе и транспортной, в национальной экономике оценивается неоднозначно. С одной стороны инфраструктура в целом играет важную социальную роль, имеет стратегическое значение, что требует участия государства в ее планировании, инвестировании строительства и управлении. Так, например, Р. Нурксе и А. Хиршман отводили инфраструктуре важную роль в развитии национальной экономики в целом. С другой стороны, в условиях рыночной экономики более эффективного управления инфраструктурой можно добиться, применяя частно-государственное партнерство. Его целью является делегирование части функций планирования, инвестирования, строительства и эксплуатации частному бизнесу, следуя при этом стратегическим целям национальной экономики.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- 1 **Блауг, М.** Методология экономической науки, или как экономисты объясняют / М. Блауг. – М. : Вопросы экономики, 2004. – 415 с.
- 2 Большая экономическая энциклопедия / Т. П. Варламова [и др.]. – М. : Эксмо, 2007. – 814 с.
- 3 **Самуэльсон, Пол А.** Экономика / Пол А. Самуэльсон, Вильям Д. Нордхаус ; пер. с англ. О.Л. Пелявского. – М. : Вильямс, 2007. – 1358 с.
- 4 **Смит, А.** Исследование о природе и причинах богатства народов / А. Смит. – М. : Эксмо, 2007. – 960 с.

A. PSHUL

Belarusian state university of transport

METHODOLOGICAL APPROACHES TO RESEARCH TRANSPORT MARKET INFRASTRUCTURE

The theoretical foundation as well as the evolution of views on research of infrastructure as an economic category are discussed in the article. The author analyzes the approaches to the study of the relationship of transport infrastructure development and economic growth.

Получено 01.10.2012

**ISSN 2225-6741. Рынок транспортных услуг
(проблемы повышения эффективности).
Вып. 5. Ч. 2. Гомель, 2012**

УДК 338.24

Л. Е. РЕВУЦКАЯ, канд. экон. наук,

Н. Н. КОРОЛЕВА, канд. экон. наук

Украинская государственная академия железнодорожного транспорта

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ УПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЕМ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ОТРАСЛЕВОГО КОМПЛЕКСА

Рассмотрены вопросы совершенствования механизмов управления развитием экономического потенциала отраслевого комплекса и предложены два различных подхода оценки его эффективности, используя впоследствии полученные данные в составе инструментов для стратегического управления.