

На правах рукописи

Шеншин Александр Сергеевич

**СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ
ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА**

Специальность 08.00.01 – Экономическая теория

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Нижний Новгород
2012 год

Работа выполнена в ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»

Научный руководитель: Золотов Александр Владимирович
доктор экономических наук, профессор

Официальные оппоненты: Данилова Татьяна Николаевна
доктор экономических наук, профессор
кафедры «Финансы и кредит»
Нижегородского института управления –
филиала ФГБОУ ВПО «Российская
академия народного хозяйства и
государственной службы при Президенте
Российской Федерации»

Арженовский Игорь Валентинович
кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Экономика, финансы и
статистика» ФГБОУ ВПО «Нижегородский
государственный архитектурно-
строительный университет»

Ведущая организация ФГБОУ ВПО «Нижегородский
государственный педагогический
университет им. Козьмы Минина»

Защита состоится 15 марта 2012 года в 14 часов на заседании Диссертационного совета Д 212.166.11 при ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского» по адресу: 603950, г. Н. Новгород, ул. Б. Покровская, 60, экономический факультет ННГУ, ауд. 512.

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке ФГБОУ ВПО «Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского».

Электронная версия автореферата размещена на сайте: <http://www.unn.ru>

Автореферат разослан « ____ » февраля 2012 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
д.э.н., профессор

И.В. Ефимчук

I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования

Инновационный характер развития современных экономических систем, окончательно утвердивший информационные ресурсы в качестве одного из ключевых факторов производства, заставляет по-новому взглянуть на проблему транзакционных издержек. Изначально, будучи основной причиной обобществления труда, в настоящее время именно они делают особенно актуальной проблему сотрудничества между хозяйствующими субъектами, без чего в условиях развитости рынков и сверхвысокой конкуренции невозможен дальнейший рост производительности труда и экономики. Как следствие этого на повестке дня оказывается вопрос развитости и сбалансированности инфраструктуры рынка, которая и определяет уровень указанной категории издержек, одновременно снижая информационную асимметрию в экономике. Соответственно, можно с уверенностью утверждать, что конкурентоспособность современной экономики оказывается в прямой зависимости от эффективности инфраструктуры рынка, что и обуславливает актуальность выбранной темы исследования. При этом, если для развивающихся стран развитие инфраструктуры является одним из основных методов борьбы с бедностью, а для экономически развитых стран – инструментом антикризисной политики, то для России это еще и проблема сохранения ее нынешнего статуса, еще имеющегося промышленно-экономического потенциала, а значит и вопрос о месте, которое страна будет занимать в международном разделении труда в будущем.

Следует, однако, признать, что до сих пор нет единой, разделяемой всеми точки зрения по вопросу определения инфраструктуры, без чего невозможно вести разговор о ее составе и функциях. Инфраструктура рынка как общественное благо, влияющее на уровень транзакционных издержек и определяющее характер производственных отношений, заслуживает самого пристального внимания со стороны государства, но недостаточная изученность проблем, связанных с работой инфраструктуры рынка, мешает комплексно взглянуть на указанный предмет. Отсутствие же в достаточной мере обоснованных рекомендаций по ее развитию, неучет в полной мере зарубежного опыта в данной области делает государственную инфраструктурную политику малоэффективной. Если добавить к вышесказанному, что процесс глобализации, происходящий на фоне научно-технического прогресса, вызревания нового технологического уклада постоянно усложняет конфигурацию инфраструктуры рынка, приводя к появлению новых элементов в ее составе и изменению функций уже существующих, то изучение вопросов становления инфраструктуры рынка, адекватной современному типу отечественной экономической системы, становится

существенным как для теоретического понимания, так и для практического осмысления путей развития российской экономики.

В итоге вышеуказанные причины, как и необходимость выработки в рамках экономической науки целостной теории инфраструктуры рынка в противовес имеющимся на сегодняшний день узкоотраслевым теоретическим концепциям, а также потребность в пересмотре некоторых базовых представлений об истории экономики с учетом роли инфраструктуры в процессе ее развития с целью лучшего понимания тенденций формирования постиндустриального общества и повлияли на выбор темы исследования.

Степень разработанности проблемы

По мнению зарубежных специалистов вложения в инфраструктуру обладают едва ли не самым большим из всех доступных на сегодняшний день объектов для инвестирования мультипликативным эффектом. Начиная с 50-60-х годов прошлого столетия, интерес к инфраструктуре рынка как объекту экономических исследований устойчиво проявляется и за рубежом и в нашей стране. Разница заключается лишь в тех выводах, которые делаются в результате этих исследований. Но если для западной экономической науки уже давно является очевидным, что динамика экономического роста современной рыночной экономики определяется уровнем развития ее инфраструктуры, напрямую влияющей на эффективность работы национальной экономики как системы, то отечественные экономисты только в конце XX века осознали всю значимость данной экономической категории.

Говоря о персоналиях, необходимо отметить, что разработкой проблематики, связанной с инфраструктурой рынка, занимались такие зарубежные ученые как Дж. Аберле, А. Андерссон, Д. Биэль, Р.В. Викерман, Р. Йохимсен, Дж. Кларк, Т.Р. Лакшманан, Р. Масгрейв, Д.Р. Рей, П. Ризтвельд, П. Розенштейн-Родан, Е. Симонис, Р.Л. Фрей, А.Ф. Хогвут, Ж. Штолер. Процесс изучения экономистами социально-экономического явления инфраструктуры вообще и инфраструктуры рынка в частности в нашей стране проходил поэтапно и во многом зависел от господствовавшей в различные периоды идеологической доктрины хозяйствования.

В советское время исследованиям в указанной области посвятили свои труды такие представители отечественной экономической науки как Н.И. Белоусова, Н.З. Волчек, В.А. Жамин, Б.Х. Краснопольский, В.П. Красовский, И.М. Майергойз, Л.А. Меркушева, В.А. Прокофьев, Т.И. Семенова, Е.В. Серова, В.Г. Терентьев, И.Ф. Чернявский, А.Ю. Шарипов и др. К числу исследований указанной проблемы в современной России относятся работы В.Г. Алиева, В.И. Батрасова, С.С. Голубевой, В.А. Дергунова, А.С. Новоселова, В. Одесса, А.С. Пелиха, В.С. Платонова, Е.У. Темирханова и др.

Несмотря на значительный вклад в разработку указанной проблемы вышеназванных ученых, потребность в ее дальнейшем изучении не ослабевает, что в первую очередь объясняется значимостью инфраструктуры рынка в дальнейших социально-экономических преобразованиях общества и экономики.

В частности, остается дискуссионным вопрос о месте инфраструктуры рынка в системе рыночных отношений, ее отличии и взаимосвязи с категорией производственной и материальной инфраструктуры. В дополнительном изучении нуждается структура указанной экономической категории и пути ее совершенствования.

До конца не раскрыта социально-экономическая природа инфраструктуры рынка, поскольку одни исследователи выделяют в ней нерыночную основу, обосновывая тем самым необходимость усиления ее государственного регулирования, тогда как другие считают необходимым расширение в ее работе самоорганизующихся рыночных начал.

Сложным остается вопрос о методологии определения социально-экономических показателей оценки эффективности функционирования инфраструктуры рынка.

Наличие такого рода слабо изученных и дискуссионных вопросов в указанной области экономической теории и позволило нам обратиться к их дальнейшему изучению.

Цели и задачи исследования

В силу актуальности заявленной проблемы целью диссертационной работы является разработка и обоснование экономико-теоретической модели функционирования отечественной инфраструктуры рынка и выявление механизма ее влияния на современную российскую экономику для решения проблемы оценки ее социально-экономической эффективности.

Общая постановка цели исследования предполагает решение следующего комплекса научных задач:

- обосновать социально-экономическое содержание категории «инфраструктура рынка» и исследовать ее место в системе рыночных отношений;
- рассмотреть взаимосвязь категорий «инфраструктура» и «инфраструктура рынка», обосновать их отличия, включая специфику в выполняемых ими функциях;
- раскрыть структурное содержание инфраструктуры рынка и пути ее совершенствования в условиях современных социально-экономических преобразований;
- определить влияние отечественной инфраструктуры рынка на социально-экономическое развитие Российской Федерации;

- показать основные критериальные подходы к оценке эффективности инфраструктуры рынка и обосновать основные пути повышения ее эффективности;
- определить пути совершенствования государственной политики управления инфраструктурой рынка.

Объектом исследования являются элементы инфраструктуры рынка в своей системной взаимосвязи и их роль в развитии общества.

Предметом исследования стали социально-экономические отношения в сфере инфраструктуры рынка в условиях современной российской экономики.

Область исследования. Содержание соответствует пункту 1 «Общая экономическая теория» Паспорта ВАК России специальности 08.00.01 «Экономическая теория» п.п. 1.1. «Политическая экономия» (взаимодействие производительных сил, экономических форм, методов хозяйствования и институциональных структур; закономерности эволюции социально-экономических систем) и п.п. 1.4. «Институциональная и эволюционная экономическая теория» (теория транзакционных издержек).

Методологическая и теоретическая основа исследования

Методологическую и теоретическую основу научного исследования составили диалектический метод, основанный на системном и междисциплинарном подходе метод аналогий, сравнений и обобщений, методы сетевого планирования, эконометрические методы прогнозирования, отдельные положения современной экономической теории, статистические данные и материалы научных публикаций по теме. В работе рассматриваются различные концептуальные точки зрения на предмет исследования, широко используются научные труды отечественных и зарубежных ученых, нормативно-правовые акты различных уровней государственной власти по вопросам функционирования инфраструктуры рынка.

Информационно-эмпирическую базу исследования составляют официальные статистические данные Федеральной службы государственной статистики РФ, Министерства транспорта и энергетики РФ, Министерства экономического развития РФ, Министерства финансов РФ, Центрального банка РФ, материалы исследований российских и международных общественных организаций. В работе проанализированы фактические данные, содержащиеся в монографиях и статьях отечественных и зарубежных экономистов, а также в публикациях периодических печатных и электронных изданий.

Научная новизна

В ходе исследования были получены следующие имеющие научную новизну выводы и результаты:

1. Дано авторское обоснование категории «инфраструктура рынка» в системе экономических отношений общества, а также показана необходимость и способы разграничения ее с категорией «инфраструктура экономики». Инфраструктура рынка определена как призванная снижать транзакционные издержки экономических агентов и уровень информационной асимметрии в экономике функциональная система, включающая каналы передачи материи, энергии или информации между хозяйствующими субъектами (хозяйственно-экономический базис рынка), систему социальных норм, регулирующую хозяйственно-экономические отношения, и механизмы принуждения к выполнению этих норм (институциональная база инфраструктуры рынка).

2. В порядке раскрытия экономического содержания инфраструктуры рынка и онтологии ее развития доказано, что в инфраструктуре рынка традиционно первым возникает ее хозяйственно-экономический базис, причем его эволюция предполагает, во-первых, трансформацию из каналов передачи преимущественно материальных благ в каналы передачи информации, а во-вторых, - преобразование индивидуальных клубных благ в публичные сетевые блага.

3. Определен механизм влияния инфраструктуры рынка на циклические колебания рыночной конъюнктуры: снижение эффективности работы инфраструктуры рынка в устранении информационной асимметрии в экономике приводит к кризису доверия на инвестиционном рынке, что, в свою очередь, обуславливает сдувание очередного «пузыря активов» и тем самым провоцирует кризис перепроизводства.

4. Разработана методика комплексной оценки эффективности инфраструктуры рынка, учитывающая абсолютный уровень транзакционных издержек в макроэкономическом масштабе, величину накопленного социального капитала, уровень использования потенциала того или иного рынка, степень недоиспользования всего потенциала рыночной экономической системы и искажения цен вследствие неэффективности инфраструктуры рынка, а также оптимальность конфигурации последней.

5. На основе анализа особенностей отечественной инфраструктуры рынка на современном этапе развития национальной экономики установлены основные проблемы, препятствующие повышению эффективности функционирования инфраструктуры рынка: относительно более слабое развитие по сравнению с экономически развитыми странами, качественная и количественная диспропорциональность развития, неэффективность общественных институтов и государственной инфраструктурной политики.

б. Обоснованы пути совершенствования государственной инфраструктурной политики в порядке реализации принципов системности, полноты, адекватности, разумной достаточности и демонополизации. Предложена конкретная форма реализации механизма частно-государственного партнерства, позволяющая повысить эффективность функционирования инфраструктуры рынка даже в условиях имеющихся институциональных ловушек развития российской экономики.

Теоретическая значимость работы заключается в том, что ее теоретические положения могут быть использованы в процессе формирования концепций социально-экономического развития, совершенствования и реформирования отдельных отраслей и секторов национальной экономики, а также в процессе преподавания экономики естественных монополий, институциональной экономики, в системе подготовки кадров администраторов и специалистов по государственному и муниципальному управлению.

Практическая значимость работы заключается в возможности использования предложенных в работе конкретных мер по повышению эффективности функционирования инфраструктуры рынка, совершенствованию ее структуры и регулирования ее развития государством.

Результаты исследования являются значимыми с прикладной точки зрения как при самоорганизации деятельности инфраструктуры рынка, так и для государственных органов, ответственных за выработку и последующую реализацию инфраструктурной политики.

Практическая значимость исследования и апробация работы

Основные положения диссертации докладывались и обсуждались на международных научно-практических конференциях «Государственное регулирование экономики. Региональный аспект» (Нижний Новгород, 2005, 2007, 2009 и 2011 гг.), международной научно-практической конференции «Актуальные вопросы экономических наук» (Новосибирск, 2010 год) и международной научно-практической конференции «Промышленное развитие России: проблемы, перспективы» (Нижний Новгород, 2010 год).

По теме диссертации опубликовано 12 научных работ общим объемом 3,0 п. л. (в т.ч. пять работ в научных изданиях, рекомендованных ВАК РФ), в т.ч. авторских 1,54 п.л.

Структура и объем диссертации

Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих 6 параграфов, заключения, списка литературы. Основной текст изложен на 143 страницах. В тексте использовано 10 рисунков. Библиография включает в себя 257 наименований. Приложение содержит 24 рисунка и 5 таблиц.

II. ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ

1. Дано авторское обоснование категории «инфраструктура рынка» в системе экономических отношений общества, а также показана необходимость и способы разграничения ее с категорией «инфраструктура экономики». Сравнительный анализ различных, имеющих в отечественной и зарубежной экономической науке, точек зрения по поводу инфраструктуры рынка позволил выявить следующие подходы к определению ее содержания, функций и состава.

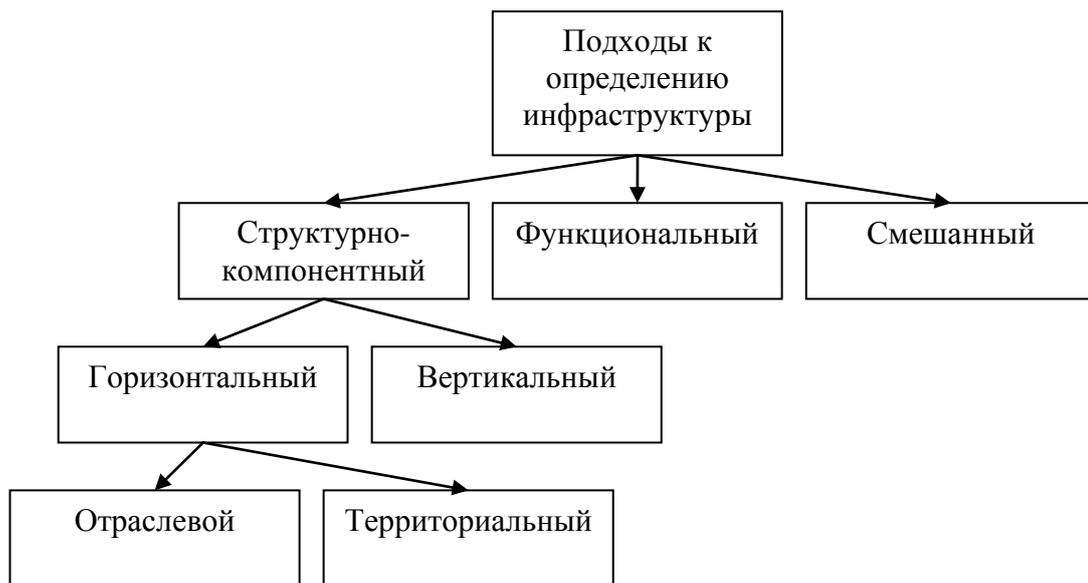


Рис. 1. Классификация подходов к определению сущности инфраструктуры

Сторонники структурно-компонентного подхода не выделяют в особую категорию инфраструктуру рынка, предпочитая говорить об инфраструктуре вообще, которую определяют либо как комплекс необходимых для развития структурообразующих отраслей экономики общих условий (инженерно-технические сооружения, транспорт, связь, наука и т.д. и т.п.), в том числе и на конкретной территории, либо как комплекс отраслей, основной функцией которых является предоставление разного рода услуг, обеспечивающих развитие профилирующих отраслей. Данная точка зрения имеет тот недостаток, что, интерпретируя инфраструктуру в качестве базиса хозяйственной системы, она привносит в рассмотрение исследуемой экономической категории элемент иерархичности, пытается определить место инфраструктуры в системе отраслей/уровней экономики, хотя инфраструктура рынка априори деиерархизирована в силу своей сетевой природы.

Анализ сущности инфраструктуры рынка с функциональной точки зрения основывается на трактовке природы самого рынка как саморегулирующейся системы

взаимодействия спроса и предложения. В этом случае во главу угла ставится сервисный характер исследуемого объекта, его вспомогательная роль в рыночной экономике. Основным недостатком функционального подхода следует считать то, что при таком определении утрачивается внутреннее экономическое единство, которое характерно для производственных отраслей сферы обращения. Рассмотрение сущности инфраструктуры с функциональной точки зрения превращает ее в конгломерат видов экономической деятельности, не связанных друг с другом общими производственно-технологическими признаками.

Смешанный (структурно-функциональный) подход к определению инфраструктуры рынка сочетает в себе преимущества первых двух и уже в силу этого претендует на универсальность. Однако он не принимает в расчет транзакционные издержки, из-за чего становится чрезмерно абстрактным, а его использование для построения реалистичных экономико-математических моделей затрудняется.

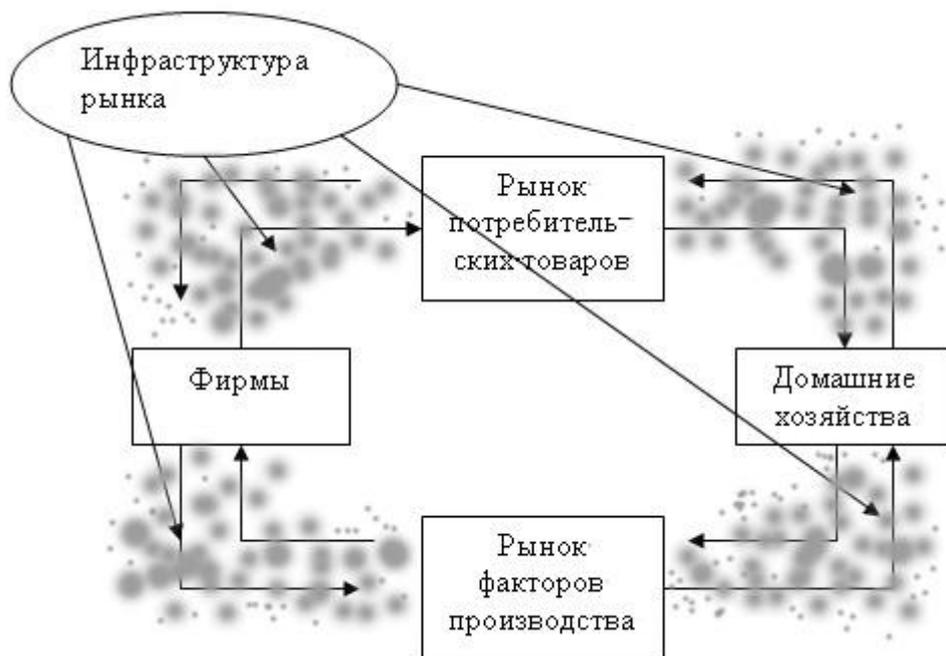


Рис. 2. Место инфраструктуры рынка в системе общественного воспроизводства

Согласно авторской точке зрения, инфраструктура рынка представляет собой функциональную систему, состоящую из каналов передачи материи, энергии или информации между хозяйствующими субъектами (хозяйственно-экономический базис рынка) и регулирующей хозяйственно-экономические отношения системы социальных норм в купе с механизмами принуждения к их выполнению (институциональная база инфраструктуры рынка), призванную снижать транзакционные издержки экономических агентов и уровень информационной асимметрии в экономике.

Таким образом, природа инфраструктуры рынка, во-первых, дуалистична, поскольку состоит как из элементов, поддающихся количественному измерению (материальная база), так и из элементов, характеризующихся скорее качественно (институты), а во-вторых, не иерархична. Вышеупомянутые каналы соединены друг с другом в сети, которые, в свою очередь, могут «наслаиваться» друг на друга, но не формируют при этом многоуровневых организованных иерархических структур. Интенсивность же обмена материальными, энергетическими или информационными ресурсами внутри таких сетей зависит от особенностей институциональной базы инфраструктуры рынка, определяющей конфигурацию ее материального базиса.

2. Раскрыто содержание инфраструктуры рынка и показана онтология ее развития.

Авторское понимание состава элементов инфраструктуры рынка отражено в Таблице 1.

Таблица 1. Состав элементов инфраструктуры рынка.

Элемент инфраструктуры рынка	Содержание элемента
ХОЗЯЙСТВЕННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЙ БАЗИС РЫНКА	
Финансовая подсистема	Коммерческие банки, страховые компании, пенсионные фонды, фондовые биржи, брокеры и дилеры, фонды коллективных инвестиций и прочие финансовые посредники
Коммуникационная подсистема	Транспортные системы (включая трубопроводный транспорт), энергосети, системы водоснабжения и водоотведения, системы связи (в т.ч. Интернет)
Система сбыта	Розничная и оптовая торговля (включая складское хозяйство и систему общественного питания) всех существующих форматов (в т.ч. товарные биржи, ярмарки, аукционы, Интернет-магазины)
Подсистема оптимизации рисков (консультационно-верификационная подсистема)	Налоговые и финансовые консультанты, консультанты по персоналу, аналитические и маркетинговые агентства, справочные

Элемент инфраструктуры рынка	Содержание элемента
	службы, нотариусы, оценщики, депозитарии, регистраторы, клиринговые палаты
ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ БАЗА ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА	
Институциональная подсистема	Формальные (нормы административного, гражданского, конституционного и уголовного права) и неформальные (обычай делового оборота, личные связи с чиновниками) социальные нормы
Некоммерческие организации, следящие за выполнением соответствующих социальных норм и применяющие санкции к их нарушителям	Саморегулируемые организации профессиональных участников рынков товаров и услуг, Торгово-промышленные палаты, рейтинговые агентства, Центральный банк, статистические службы, сертификационные научные учреждения, учреждения образования, различного рода некоммерческие партнерства, ассоциации и объединения

Особенностью инфраструктуры рынка в авторском понимании является то, что она возникает раньше, чем соответствующие рыночные отношения, которые, по сути, становятся возможными только благодаря ее наличию. Как следствие, отсутствие соответствующего элемента инфраструктуры рынка сдерживает развитие последнего, что приводит к упущенным для общества выгодам роста совокупного спроса и создания дополнительных рабочих мест.

Онтологически, первым при формировании инфраструктуры рынка возникает (на ранних стадиях развития экономики – используется объективно существующий в природе) ее хозяйственно-экономический базис, поскольку любая хозяйственная система, даже автаркического типа, предполагает как минимум внутренний обмен производимыми благами между хозяйствующими субъектами. Возникшие на базе него экономические отношения со временем институционализируются, что приводит к формированию институциональной базы инфраструктуры рынка.

Исторически эволюция инфраструктуры рынка может быть описана как процесс трансформации ее хозяйственно-экономического базиса и координирующей его работу

институциональной базы из каналов, передающих преимущественно материальные продукты, в каналы по передаче информации. Причем, исходно эти блага являются индивидуальными клубными, а по мере развития экономики трансформируются в публичные блага ярко выраженного сетевого характера.

Таким образом, прогресс экономики напрямую зависит от разрешения противоречий в развитии исследуемой категории.

3. Определен механизм влияния инфраструктуры рынка на циклические колебания рыночной конъюнктуры.

Как следует из описанного выше содержания инфраструктуры рынка, она является узким местом роста экономики любого уровня. Более того, поскольку именно из-за информационной асимметрии инвесторы в определенный момент перестают доверять данным о росте цен на тот или иной товар, пользовавшийся до этого ажиотажным спекулятивным спросом, надувание очередного «пузыря активов» прекращается, и следом за сокращением инвестиций начинает сокращаться производство этого товара. Таким образом,

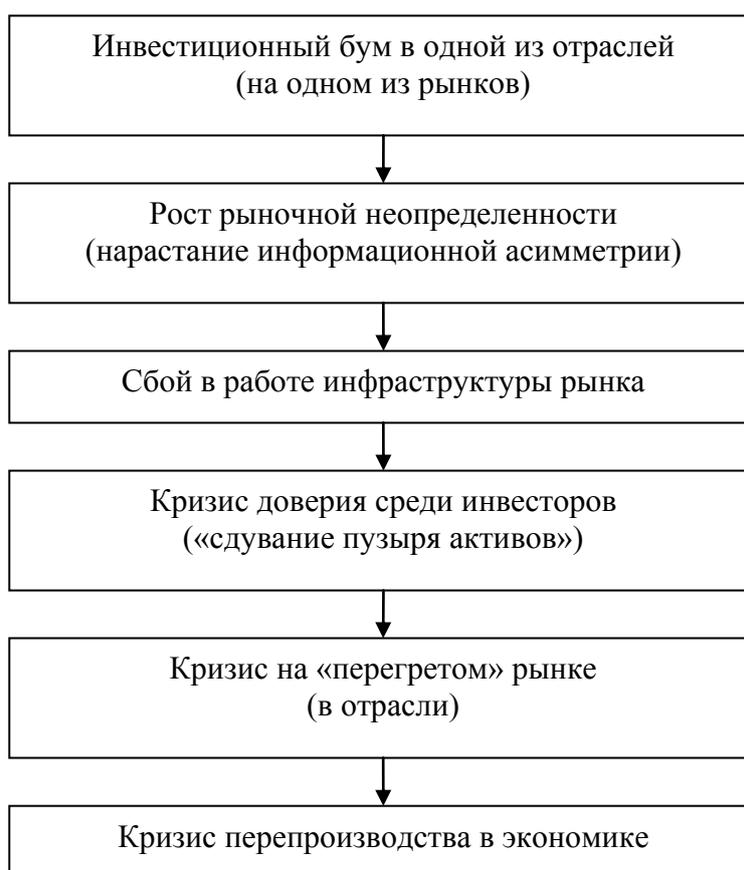


Рис. 3. Механизм влияния инфраструктуры рынка на сбалансированность экономики

если одной из основных функций исследуемой категории выступает снижение уровня информационной асимметрии в экономике, то именно падение эффективности работы инфраструктуры рынка способно вызвать кризис доверия на рынке капитала. Если потери инвесторов окажутся при этом значительными по масштабам всей экономики, то это может спровоцировать очередной классический кризис перепроизводства. Схематично подобного рода механизм изображен на Рисунке 3.

4. Разработана методика комплексной оценки эффективности инфраструктуры рынка, в рамках которой эффективность инфраструктуры рынка рассматривается как интегральная социально-экономическая характеристика.

Обособленное рассмотрение эффективности отдельных элементов или форм инфраструктуры рынка, характерное, например, для неоклассического анализа естественных монополий, не позволяет учесть тот синергический эффект, который исследуемая система оказывает на экономику вообще и на каждый рынок в отдельности. В этой связи автором предложены альтернативные подходы к выработке методологии оценки эффективности инфраструктуры рынка. В частности, косвенно оценивать эффективность рассматриваемой экономической категории целесообразно по динамике величины уровня транзакционных издержек в макроэкономическом масштабе или величины накопленного социального капитала, как индикаторов интенсивности деловой активности и доверия экономических агентов друг другу, а также по степени искажения цен вследствие информационной асимметрии на рынке.

$$TC = f(U, F, AS) \rightarrow \min \quad (1)$$

где:

TC – совокупные транзакционные издержки в экономике в целом или на отдельно взятом рынке;

U – неопределенность хозяйственной деятельности;

F – частота совершения сделки;

AS – специфичность активов.

Прямой показатель оценки эффективности инфраструктуры рынка может иметь следующий вид:

$$E = \frac{TV_{fact}}{TV_{ideal}} * 100\% \quad (2)$$

где:

E – социально-экономическая эффективность инфраструктуры рынка (в % от максимума);

TV_{fact} – фактическое значение счета товаров и услуг конкретной страны по итогам года;

TV_{ideal} – расчетное (максимально возможное при заданных условиях) значение счета товаров и услуг той же страны в том же периоде.

Поскольку хозяйственно-экономический базис инфраструктуры рынка имеет сетевую природу, а полезность сети прямо пропорциональна численности ее участников, то, используя закон Р. Меткалфа, можно определить величину счета товаров и услуг как функцию вида:

$$TV_{ideal} = \frac{N^2 - N}{2} * AP \quad (3)$$

где:

N – число предприятий и организаций всего в экономике;

AP – средний платеж за период (средняя арифметическая, полученная делением суммы всех платежей в экономике за год на количество платежей).

Помещение в центр анализа структуры взаимодействия позволяет использовать для оценки эффективности инфраструктуры рынка наработки в области теории графов. В этом случае показателями, описывающими оптимальность/эффективность сетей, составляющих хозяйственно-экономического базиса инфраструктуры рынка, будут продолжительность полного пути (дуг графа) от исходного до завершающего события (вершины) и резерв времени ненапряженного пути, т.е. либо вообще не совпадающего с критическим, либо совпадающего с ним частично. Продолжительность выполнения работ измеряется в единицах времени или в абсолютном денежном выражении (в данном случае это могут быть транзакционные издержки). Резерв времени пути показывает, на какой срок может быть увеличена продолжительность данного пути без изменения срока свершения завершающего события.

В целом предлагаемая методология оценки социально-экономической эффективности инфраструктуры рынка сводится к решению следующей задачи: функционирование объекта исследования будет тем эффективнее, чем оптимальнее будет конфигурация сетей, составляющих хозяйственно-экономический базис инфраструктуры рынка (транспортной сети, энергетических и сбытовых сетей, банковских сетей, сетей связи и т.д.), или чем эффективнее будут институты, определяющие использование последних. При этом

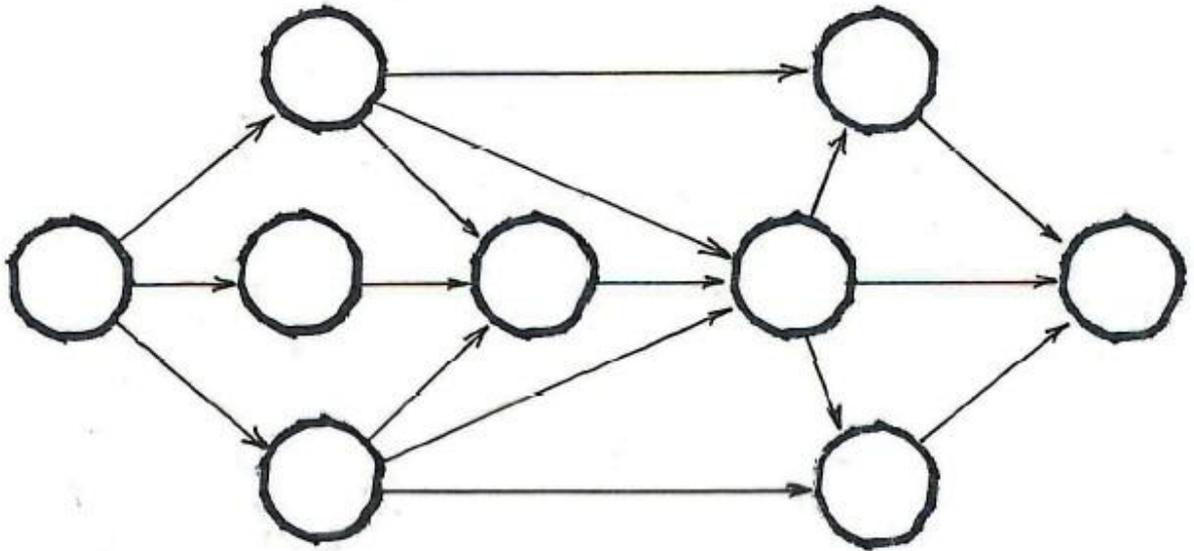


Рис. 4. Схематичное изображение модели сетевого графика.

подразумевается, что любые изменения в любой из двух составляющей инфраструктуры рынка не должны ухудшать работу другой ее части, т.е. ни изменения в системе социальных норм, ни развитие/переконфигурация хозяйственно-экономического базиса не должны приводить к росту транзакционных издержек. Математически это означает систему уравнений вида:

$$\left\{ \begin{array}{l} TC_{micro} = \sum_{i=1}^n \left(1 - \frac{Pr_i}{C_i * R_i}\right) \rightarrow \min \\ TC_{macro} = x_1^{a1} \sqrt{x_2^{a2}} \rightarrow \min \end{array} \right. \quad (4)$$

где:

TC_{micro} – совокупные транзакционные издержки в экономике на микроэкономическом уровне;

i – порядковый номер хозяйствующего субъекта (юридического лица);

n – количество хозяйствующих субъектов в экономике;

Pr_i – прибыль отдельно взятой коммерческой организации;

C_i – совокупные трансформационные издержки отдельно взятой коммерческой организации;

R_i – рентабельность того или иного вида экономической деятельности в конкретной местности/регионе;

$ТС_{macro}$ – совокупные транзакционные издержки в экономике на макроэкономическом уровне;

x_1 - средняя продолжительность существования юридических лиц;

x_2 – средний доход, приходящийся на одну фирму;

a_1, a_2 – константы.

5. На основе анализа особенностей отечественной инфраструктуры рынка на современном этапе развития национальной экономики определены основные проблемы, препятствующие повышению эффективности функционирования инфраструктуры рынка. Анализ текущего состояния инфраструктуры рынка в России показал, что она достаточно органична и естественна для того рынка, который обслуживает. Такой вывод можно сделать, сравнив динамику показателя ее эффективности, посчитанного по формуле 2 для России и США.

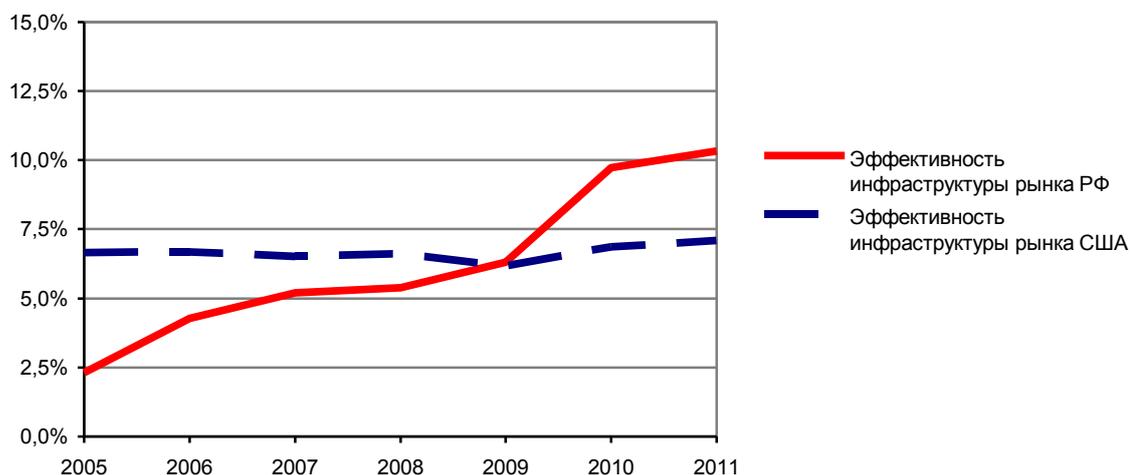


Рис. 5. Сравнительная динамика эффективности отечественной и американской инфраструктуры рынка

На Рисунке 5 отчетливо видно, что в условиях кризиса российская инфраструктура рынка лучше справляется со своими функциями, нежели инфраструктура рынка США.

Вместе с тем, отечественной инфраструктуре рынка на современном этапе ее развития присущ ряд недостатков:

а) ее материальная база сильно изношена в результате хронического недофинансирования ее воспроизводства в течение последних 15 лет (даже по официальным оценкам финансирование соответствующих государственных целевых программ из бюджетных источников составляло 70 % от плана, тогда как внебюджетное финансирование в лучшем случае выполнялось на 20 %),

б) материальная база отечественной инфраструктуры рынка недоразвита по сравнению с инфраструктурой рынка зарубежных стран, что объясняется господствовавшим долгое время в хозяйственной системе отраслевым принципом, мешавшим осознать системную роль инфраструктуры (даже отечественная банковская система, объективно развивавшаяся в течение последних 20 лет более динамично, чем остальные элементы материальной базы инфраструктуры, отличается, по мнению самого Минфина РФ, низкой капитализацией, ограниченностью ресурсной базы и краткосрочным характером ресурсов кредитных организаций),

в) ее материальная база неравномерно размещена по территории страны (финансы, транспортные и сбытовые сети сконцентрированы в европейской части, а энергетические мощности – за Уралом), что создает дополнительные трудности доступа к ней,

г) низкий уровень эффективности институциональной базы отечественной инфраструктуры рынка, что обусловлено, во-первых, традициями хозяйствования и характером социально-экономических преобразований, произошедших в стране в течение двух последних десятилетий (россияне лидируют среди жителей европейских стран по уровню атомизации социальных отношений, но при этом в России же самые низкие показатели ценностей коллективизма, а кризис доверия, когда 70 % населения считают окружающих нечестными и обманщиками, сказывается на эффективности любых долгосрочных проектов), а во-вторых – несовершенством самой государственной инфраструктурной политики (даже в сфере естественных монополий ни одна из реформ в новейшей отечественной истории, будь то реформа энергетики, Российских железных дорог или жилищно-коммунального хозяйства, так и не привела к достижению ставившихся целей).

Особенности материальной базы отечественной инфраструктуры рынка, с точки зрения теории техноценозов, объясняются доминированием «экономики угля и стали», когда в качестве основного энергоносителя используется уголь (плюс гидроэнергетика), а не нефть, основным промышленным продуктом является сталь, а не пластмассы, а основной транспорт – железнодорожный, а не автомобильный. Говоря об институциональной подсистеме отечественной инфраструктуры рынка, следует заметить, что в России один из самых низких в Европе уровень уважения не только к формальным правилам и нормам, но и к неформальным традициям и обычаям – религиозным, семейным, этическим. И исторически кризис общественной морали, начавшийся в нашей стране на фоне ускоряющейся урбанизации еще в XIX веке, был усугублен тем, что по мере отмирания традиционной коллективности в России не сложились новые институты неформального общения. Как результат: в Северной Европе состоят в различных неформальных объединениях 70 %

взрослого населения, в Западной Европе – от 50 до 60 %, в Южной Европе – порядка 45 %, в России – менее 5 %. Ситуация усугубляется наличием в отечественной экономике «институциональных ловушек». Одной из наиболее опасных среди них является следующая: для проведения реальной модернизации экономики необходимо создать новую систему правил игры, отличную от той, что используется в условиях кланового капитализма. Для этого, в свою очередь, требуется ослабить экономическое влияние действующих финансово-промышленных групп и лоббистских группировок. Но вызвать доверие к новым правилам игры, веру в защищенность собственности и верховенство закона нельзя, если предпринимать резкие шаги по перераспределению этой самой собственности. В отсутствие политического режима, пользующегося доверием как общества, так и зарубежных инвесторов, описанная «институциональная ловушка» воспроизводит сама себя, деформируя институциональную базу имеющейся инфраструктуры рынка, т.к. способствует спонтанному формированию неэффективных институтов.

6. Разработана методология совершенствования государственной инфраструктурной политики. Если понимать под инфраструктурой рынка не только и не столько естественные монополии, а рассматривать ее как специфическую материально-институциональную среду наподобие электромагнитного поля, в которой «выкристаллизовываются» рыночные транзакции, обеспечивающие кругооборот доходов и капитала, то придется признать отечественную государственную инфраструктурную политику неадекватной. Комплекс мер государственного воздействия на исследуемую категорию должен в обязательном порядке учитывать следующие принципы:

- а) принцип системности;
- б) принцип полноты;
- в) принцип адекватности;
- г) разумной достаточности;
- д) демонополизации.

Системность инфраструктурной политики будет означать, что невозможно полноценно содействовать развитию материальной составляющей рассматриваемого объекта регулирования, не модернизируя институциональную его составляющую. Отсутствие «правил игры» сдерживает предпринимательскую инициативу, подавляет экономическую активность.

Полнота государственной инфраструктурной политики определяется степенью понимания властями сущности и структуры объекта управления. Учет данного принципа предполагает, что изменению в случае реформ подвергаются все взаимосвязанные элементы инфраструктуры рынка, а не отдельные отрасли или экономические комплексы. Для России

это означало бы отказ от неэффективной практики программно-ориентированного подхода, когда вместо цельной политики по регулированию инфраструктуры рынка все сводится к набору узковедомственных государственных целевых программ или точечным мерам денежно-кредитной политики. На сегодняшний же день, по подсчетам Министерства финансов РФ, в стране действует порядка 300 различного рода официальных концепций, стратегий и доктрин, многие из которых не только дублируют друг друга, что приводит к перерасходу бюджетных средств, но даже не связаны с конкретным результатом.

Адекватность инфраструктурной политики государства напрямую зависит от того, насколько перспективны, с точки зрения технологического уклада, те экономические отношения, которые складываются благодаря созданной инфраструктуре рынка. Пока же российское правительство предпочитает финансировать проект цифрового ТВ, тогда как опыт экономически развитых стран показывает, что население предпочитает централизованному ТВ-вещанию уже не столько кабельное/спутниковое ТВ, сколько мобильный Интернет. Аналогично, строительство новых газопроводов «Газпромом» противоречит рыночной логике, т.к. во всем мире активно развиваются сети поставок сжиженного газа и технологии его добычи из сланцевых песков.

Разумная достаточность инфраструктурной политики подразумевает недопущение как чрезмерной либерализации инфраструктуры рынка, что чревато непропорциональным развитием отдельных ее элементов по отношению друг к другу и к уровню развития остальной экономики, так и избыточного вмешательства в ее функционирование. В частности, сохранение избыточной государственной монополии на те или иные сегменты материальной базы инфраструктуры рынка, равно как и несовершенство государственной статистической системы, системы учета недвижимости, архаичное законодательство в области технического регулирования и картографии, избыточность надзорных функций госорганов, не позволяют повысить эффективность инфраструктуры рынка, делая ее деформированной и недоразвитой.

Государственная инфраструктурная политика не должна создавать предпосылки для укрупнения элементов инфраструктуры рынка, вытеснения малого бизнеса из этой области. В этой связи также обращает на себя внимание непоследовательность властей при замене механизма лицензирования экономической деятельности саморегулированием. Крайне своевременная и здравая идея снижения административных барьеров и ослабления бюрократической монополии облекается в ходе ее реализации на практике в такую форму, когда те части инфраструктуры рынка, которые она затрагивает, консолидируются, образуя неповоротливые крупные холдинговые структуры, в результате чего для малого бизнеса

складываются неконкурентные условия, а экономика вместо сокращения транзакционных издержек получает их рост.

Вместе с тем государство ответственно за развитие инфраструктуры рынка, поскольку вложения в нее сопряжены либо со слишком высоким по меркам частного инвестора риском (из-за больших сроков окупаемости или высокой капиталоемкости), либо со значительными отрицательными внешними эффектами для общества (в случае «приватизации государства» крупным бизнесом). Способом преодолеть противоречия в сфере развития инфраструктуры рынка и имеющиеся институциональные ловушки отечественной экономики может стать частно-государственное партнерство, как одна из разновидностей совместного финансирования развития исследуемой категории. В качестве конкретной формы реализации механизма частно-государственного партнерства, способного косвенно активизировать инвестиционный процесс даже в условиях неэффективности институтов, можно рассматривать создание Агентства инвестиционно-промышленного кредитования по модели ОАО «Агентство ипотечно-жилищного кредитования». Основными направлениями деятельности Агентства инвестиционно-промышленного кредитования было бы удешевление нового основного капитала для отечественных товаропроизводителей наряду с обеспечением ликвидности лизинговых и финансовых компаний, предоставляющих российским предприятиям (в первую очередь тем, развитие которых имеет первостепенное значение с позиций государственной промышленной политики) новое высокотехнологичное оборудование на условиях оперативного лизинга, за счет покупки прав требований по таким сделкам на средства, привлекаемые путем публичного размещения облигаций Агентства на рынке.

СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ АВТОРА ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ

Публикации в изданиях, рекомендованных ВАК:

- 1. Шеншин, А.С. Инфраструктура рынка как фактор активизации инвестиционной деятельности и развития промышленности в регионе [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Вестник Нижегородского университета им. Н.И.Лобачевского. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2005. - Выпуск 1 (7). - (Серия «Экономика и финансы»). - С. 295-299. – 0,34 п.л. / 0,17 п.л.**
- 2. Шеншин, А.С. Стимулирование инвестиционного спроса в отечественном реальном секторе путем рефинансирования лизинговых сделок [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Вестник Нижегородского университета им.**

- Н.И. Лобачевского. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2006. - Выпуск 2 (9). - (Серия «Экономика и финансы»). - С. 606-608. – 0,2 п.л. / 0,1 п.л.
3. Шеншин, А.С. Модернизация экономики и проблемы терминологии [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Российское предпринимательство. - М.: Изд-во «Креативная экономика», 2010. - № 8 (Выпуск 2). - С. 24-30. – 0,28 п.л. / 0,14 п.л.
 4. Шеншин, А.С. Инфраструктура рынка как объект государственного регулирования экономики [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич, М.В. Кемаева // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2011.- № 4. - С. 243-247. – 0,46 п.л. / 0,15 п.л.
 5. Шеншин А.С. Реальные инвестиции как фактор совершенствования инфраструктуры рынка [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич, М.В. Кемаева // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ им. Н.И. Лобачевского, 2011. - № 5. Часть 2. - С. 266-270. – 0,44 п.л. / 0,15 п.л.

Публикации в других изданиях:

6. Шеншин, А.С. Система регулирования рыночной инфраструктуры как фактор повышения конкурентоспособности экономики [Текст] / А.С. Шеншин // Проблемы функционирования, восстановления и развития народнохозяйственного комплекса России: Межвузовский сборник научных статей. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2005. – Выпуск 2. - С. 458-460. – 0,2 п.л.
7. Шеншин А.С. Проблема государственного регулирования развития отечественной инфраструктуры рынков [Текст] / А.С. Шеншин // Государственное регулирование экономики. Региональный аспект: Материалы пятой международной научно-практической конференции. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2005. – Т. II. - С. 310-314. – 0,25 п.л.
8. Шеншин А.С. Инфраструктурные инвестиции в человеческий капитал как фактор увеличения валового регионального продукта [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А.Гриневич // Государственное регулирование экономики. Региональный аспект: Материалы пятой международной научно-практической конференции.- Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2005. – Т. II. - С. 314-316. – 0,16 п.л. / 0,08 п.л.

9. Шеншин А.С. Влияние налоговой нагрузки на инвестиционную деятельность в реальном секторе [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич, М.В. Савченко // Государственное регулирование экономики. Региональный аспект: Материалы шестой международной научно-практической конференции. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2007. – Т. II. - С. 66-67. – 0,11 п.л. / 0,04 п.л.
10. Шеншин А.С. Развитие инфраструктуры рынка как приоритет экономической политики государства в условиях кризиса [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Государственное регулирование экономики. Региональный аспект: Материалы седьмой международной научно-практической конференции. - Н. Новгород: Изд-во ННГУ, 2009. – Т. II. - С. 185-187. – 0,18 п.л. / 0,09 п.л.
11. Шеншин А.С. Особенности инфраструктуры рынка как объекта государственного регулирования [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Актуальные вопросы экономических наук: Материалы XI Международной научно-практической конференции. В 3-х частях / Под общ. ред. Ж.А. Мингалева, С.С. Чернова. – Новосибирск: Изд-во: «Сибпринт», 2010. - Часть 1. - С. 27-30. – 0,23 п.л. / 0,12 п.л.
12. Шеншин А.С. Методология оценки развития инфраструктуры как фактора промышленного роста в регионе [Текст] / А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич // Промышленное развитие России: проблемы, перспективы: Сборник статей по материалам VIII Международной научно-практической конференции преподавателей, специалистов, аспирантов, студентов: В 4 т. - Н. Новгород: ВГИПУ, 2010. – Т. 4. - С. 283-285.- 0,15 п.л. / 0,08 п.л.

Подписано к печати 09.02.2012. Формат 60x84 1/16.
Бумага офсетная. Печать офсетная. Гарнитура Таймс.
Усл. печ. л. 1,0. Заказ № 92. Тираж 100.

Отпечатано в Центре цифровой печати
Нижегородского госуниверситета им. Н.И. Лобачевского
603950, г. Н.Новгород, пр. Гагарина, 23.