

*О. В. Иншаков, Е. Г. Русскова*

## **ИНФРАСТРУКТУРА РЫНОЧНОГО ХОЗЯЙСТВА: СИСТЕМНОСТЬ ИССЛЕДОВАНИЯ**

Одной из важнейших подсистем современного рыночного хозяйства является его инфраструктура, от уровня развития которой зависит эффективность функционирования всех его структурных элементов и их общего взаимодействия. В современной российской переходной экономике существует явное противоречие между предпринятиями основной структуры и инфраструктуры рыночного хозяйства, что ощутимо проявляется в несоответствии их масштабов и аллокации, обеспеченности факторами производства и продуктивности, уровней специализации и концентрации, трансакционных и трансформационных издержек.

Эта ситуация сложилась и пока сохраняется довольно устойчиво, несмотря на включение разделов и блоков по формированию и дальнейшему совершенствованию инфраструктуры практически во все комплексные целевые программы и модели развития отечественной экономики разных уровней. Примером могут служить Программа социально-экономического развития России на среднесрочную перспективу (до 2004 г.), Федеральная целевая программа социально-экономического развития «ЮГ России» до 2006 г. и др. В программах отражены достижения и недостатки развития различных видов инфраструктуры, планы и прогнозы, но, к сожалению, имеющиеся результаты не способны удовлетворить требования российской практики.<sup>1</sup>

Логично возникает вопрос о том, что мешает успешно развивать инфраструктуру в процессе трансформации хозяйства в актуальном пространстве-времени российских рыночных реформ? Видимо, причин достаточно, можно выделить лишь основные. Это и долговременное отставание данной сферы хозяйства СССР, значительное разрушение старой инфраструктуры, слабая адаптация к новым условиям рыночного функционирования, отсталая материальная база, дефицит всех форм необходимого капитала и предпринимательского опыта, низкий уровень платежеспособного спроса на услуги и, конечно, недостаточность знаний об инфраструктуре как сложном системном явлении.

Доказательством последнего служит фрагментарное описание инфраструктуры рыночного хозяйства в учебной литературе по экономике,<sup>2</sup> а также достаточно немногочисленные и, как правило, несистемные научные исследования по этой проблеме. Если проанализировать изданные в последнее время комплексные исследования известных авторских коллективов по социально-экономическому развитию России и ее регионов, то складывается такая же неоптимистичная картина, когда почти полностью отсутствуют разделы по инфраструктуре, а если и упоминаются какие-либо ее виды, то лишь в связи с другими вопросами.<sup>3</sup> В лучшем случае справедливо подчеркивается необходимость опережающего развития инфраструктуры как «условия для более эффективного решения

**ИНШАКОВ**

**Олег Васильевич**

– д-р экон. наук, профессор, ректор Волгоградского государственного университета.

© О. В. Иншаков, Е. Г. Русскова, 2005

производственных, социальных и экологических проблем».<sup>4</sup> Но обычно специальный научный анализ как обозначенных, так и, тем более, многих других видов инфраструктуры рыночного хозяйства исследователями системно не проводится. Пока российскому обществу не представлены комплексные индивидуальные и коллективные разработки по этому важнейшему направлению реформирования экономики, хотя неразвитость инфраструктуры в СССР широко обсуждалась учеными и практиками уже в 70–80-е годы XX в.

Вместе с тем современная инфраструктура развитых стран является наиболее значительной подсистемой рыночной экономики по масштабам, объему и характеру вовлеченных ресурсов, а также по влиянию на динамику и структуру ВВП, функционирование хозяйственных систем в целом, особенно в условиях перехода к постиндустриальному обществу. Как самостоятельная подсистема она свойственна всем национальным и региональным моделям рыночного хозяйства без исключения, поэтому актуальны теоретическое системное осмысление взаимосвязи структуры и инфраструктуры в переходной экономике и практические действия, направленные на повышение ее эффективности.

При анализе рыночной инфраструктуры необходимо исходить из понимания ее как целостности, которая удовлетворяет всем системным признакам. Для экономических образований такого типа характерны «относительная устойчивость во времени и наличие тесных связей между внутренними элементами (более тесных, чем связи между ними и элементами внешней среды). ... Несистемы обычно существуют относительно незначительное время и рассыпаются под влиянием притяжений со стороны могущественных систем».<sup>5</sup>

Системная организация рыночной инфраструктуры определяет методологию исследования, в рамках которой «важнейшее значение ... имеет отслеживание динамики таких основных системных свойств, которые характеризуют, с одной стороны, *собственный потенциал экономической системы*, с другой — отражают ее отношение с *внешней средой*. К первой группе относятся *самоорганизация, самопланирование, саморегулирование*, ко второй — *адаптивность, гибкость, совместимость, автономность, иерархичность, безопасность, надежность*».<sup>6</sup>

Особый интерес к вопросам инфраструктуры вызвал к жизни множество направлений исследования, разнообразие которых связано с неоднозначной трактовкой понятия «структура» как ключевого в определении исследуемого явления. Под структурой понимают, с одной стороны, «расположение частей, образующее единое целое», с другой — «единое целое, образованное из солидарных между собой феноменов, так что каждый из них зависит от других и может быть тем, чем он является, лишь в своем отношении и посредством отношения с этими другими».<sup>7</sup> Считается правомерным выделение двух типов структур: во-первых, экономических структур, которые характеризуют строение простых и комплексных экономических единиц; во-вторых, структур, образующих окружающую среду экономической деятельности.<sup>8</sup> Однако в приведенных трактовках отмечается только внутренняя организация элементов и упускаются из виду взаимоотношения обособленного целого со средой, представленные структурами функционирования и генезиса этого целого в среде. Суть структуры рыночного хозяйства раскрывается в этих трех аспектах.

Структуры экономики целесообразно дифференцировать и по значению относительного

---

**РУССКОВА**

**Елена Геннадиевна**

— канд. экон. наук, доцент, декан факультета мировой экономики и финансов Волгоградского государственного университета.

основного вида деятельности. В одной части она представляет собой внутреннее строение, функции, порядок и генезис базовых элементов в составе хозяйственной системы, связей, функций, отношений, складывающихся непосредственно в основном производстве, без которых создание какого-либо продукта невозможно. В этой части структуры рыночного хозяйства осуществляется соединение эндогенных факторов производства конкретного конечного продукта. В другой части структура описывает организацию вспомогательных элементов, связей, функций, обеспечивающих основную деятельность через ее агентов, являющихся производными или дополняющими по отношению к основным экономическим субъектам и единицам разной степени сложности. В этом случае структура хозяйственной системы выступает как ее инфраструктура, в которой взаимодействуют экзогенные для основного производства факторы. Для анализа обеих частей используются такие критерии, как агенты, субъекты и объекты, масштабы и параметры основных и вспомогательных экономических единиц, уровни, сферы, сектора, сегменты, отрасли экономики и т. д.

Основная структура и инфраструктура рыночного хозяйства взаимозависимы и взаимообусловлены. С одной стороны, структура порождает инфраструктуру. С другой стороны, генезис инфраструктуры отражает все признаки, присущие системе, и постоянно инфраструктура воспроизводит адекватность системе. Одновременно возникают противоречия между структурой и инфраструктурой, они обостряются, и в результате конфликта инфраструктура переходит в качественно новое состояние соответствия основной структуре, приобретая новые атрибутивные признаки. Эти процессы имманентно присущи процессу генерации новых элементов как в основной структуре, так и в инфраструктуре, выражая динамику их относительного соответствия.

Важно отличать инфраструктуру рыночной экономики как исторически обусловленную конкретную форму хозяйства со всеми его сферами, уровнями, отраслями, секторами, сегментами от рыночной инфраструктуры, обслуживающей сам механизм рынка как способа регулирования производства и потребления через обмен и распределение факторов и продуктов. Что в первом случае говорится по отношению к хозяйству в целом, то во втором относится к механизму его функционирования. Поэтому содержание и формы этих инфраструктур различны, при этом первая включает в себя вторую.

Природа появления инфраструктуры заложена, прежде всего, в специфике взаимодействия материально-вещественных факторов производства. «Кроме вещей, посредством которых труд воздействует на предмет труда, и которые поэтому так или иначе служат проводниками его деятельности, – подчеркивал К. Маркс, – в более широком смысле к средствам процесса труда относятся все материальные условия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или совсем невозможен или может происходить в несовершенном виде».<sup>9</sup>

Причиной появления, организационного обособления, институционального закрепления и информационного выделения инфраструктуры как самостоятельной сложной сферы экономики стало развитие общественного разделения труда, производства, хозяйства и собственности. Используя методологию исследования генезиса экономических систем,<sup>10</sup> в развитии инфраструктуры можно выделить следующие этапы:

1) становление в среде «исходного тождества», «слитности» структуры и инфраструктуры хозяйства необходимых и достаточных предпосылок, условий, ресурсов и факторов для возникновения особой сферы услуг на основе общественного разделения труда, обособляющейся для обеспечения основной деятельности экономических агентов;

2) возникновение и утверждение развитых форм видовой, уровневой, территориальной, секторной и сегментной инфраструктуры (прежде всего, трансформационной) по мере усиления взаимосвязей между различными субъектами

рыночного хозяйства и преимущественно в условиях экстенсивного формирования недостающих элементов;

3) преимущественно интенсивное опережающее развитие инфраструктуры (прежде всего, ее транзакционной части) как доминирующего лимитирующего и профилирующего компонента современной и будущей социально ориентированной рыночной экономики.

Этот подход к анализу имеет особое значение в российских условиях, поскольку переходное состояние экономики объективно и субъективно определяет более сложные задачи развития инфраструктуры и использования ее потенциала.

Современные формы организации рыночной инфраструктуры сложились в результате исторического развития товарного производства и эволюции рыночного хозяйства. По мере расширения границ товарно-денежных отношений формировались новые потребности и появлялись возможности возникновения новых видов деятельности. «Так как именно возможность обмена ведет к разделению труда, то степень последнего всегда должна ограничиваться... размерами рынка. Когда рынок незначителен, ни у кого не может быть побуждения посвятить себя целиком какому-либо одному занятию за неимением возможности обменять весь избыток продукта своего труда сверх собственного потребления на необходимые продукты труда других людей».<sup>11</sup> Но только в период крупного машинного производства, когда возросла производительность труда и увеличились объемы произведенной продукции, сроки ее реализации, появилась объективная необходимость в постоянном обеспечении внешних условий создания продукта. Если для этапа зарождения инфраструктуры характерно первоначальное выделение функций по оказанию дополнительных или вспомогательных услуг в рамках основного производства, то дальнейшее расширение ее масштабов происходило в результате выделения производства услуг из рамок компаний-потребителей в специализированные фирмы.

Процесс обращения продукта соединяет последовательные звенья производства и становится его необходимым условием. При этом «какова бы ни была общественная форма запаса продуктов, его сохранение требует издержек: построек, тары и т. д. для хранения продукта; оно требует также, в зависимости от природы продукта, больше или меньше труда и средств производства, которые приходится затрачивать для предотвращения вредных влияний. Чем выше общественная концентрация запасов, тем относительно меньше становятся эти издержки».<sup>12</sup> Вследствие этого сформировалась отдельная специфическая сфера экономики, где происходит продолжение процесса производства в пределах процесса обращения и создаются внешние условия функционирования предприятий, получившая в экономической литературе название «инфраструктура».<sup>13</sup>

Подавляющая часть исследований по теории инфраструктуры появилась в конце 60-х и начале 70-х годов XX в. Это работы Р. Иохимсона, Е. Симониса, Ж. Штолера, В. Михальского, Р. Л. Фрея, Д. Р. Рэя, Э. Тухведта и др. Работы в области исследования «социального накладного капитала» были подготовлены Д. М. Кларком, А. Маршаллом, А. О. Хиршманом и другими экономистами. Для этих работ характерно значительное расширение границ понятия инфраструктуры, которая зачастую охватывает не только отрасли транспорта, связи и материально-технического снабжения, но и непроизводственную сферу, а также институциональную инфраструктуру с ее нотариатом, органами юстиции, охраны порядка, муниципалитетами и т. д.

В качестве основного критерия отбора инфраструктурных отраслей зачастую используют показатель их низкой рентабельности либо вообще ее полное отсутствие. В соответствии с этим выделяются виды деятельности, не рентабельные для бизнеса и финансируемые за счет государственного или местного бюджета, т. е. фактически критерием отнесения к инфраструктуре становится источник финансирования. Этот подход представляется интересным, хотя и дискуссионным.

В странах с развитой рыночной экономикой широко распространены исследования «социального накладного капитала», «экономики социальных издержек», «внешней экономии» и др. Д. М. Кларк еще в 1920-е годы указывал, что общественные издержки на создание товаров значительно выше, чем издержки отдельных капиталистов на производство этих товаров. Разницу между общественными издержками и расходами отдельных предпринимателей он назвал «общественным накладным капиталом», а эффект его присвоения – «внешней экономией».<sup>14</sup> Эти же идеи развивались в теории «социального накладного капитала», согласно которой инфраструктура охватывает те основные мощности, без которых невозможно функционирование производства, и включает все общественные услуги, начиная с юрисдикции, охраны общественного порядка, воспитания, здравоохранения и до транспорта, связи, энерго- и водоснабжения. В этой концепции отвергается наличие частных и корпоративных предприятий сферы услуг, в то время как практика доказывает целесообразность функционирования и государственного, и частного секторов инфраструктуры.

В зарубежных исследованиях понятие инфраструктуры часто отождествляется с «социальным накладным капиталом», т. е. капиталом общехозяйственного назначения. В соответствии с этим к инфраструктуре относят наряду с отраслями, составляющими фундамент национальной экономики (транспорт, связь, энергетика), и такие «неуловимые» факторы, как уровень образования и общественной активности населения, квалификации труда в промышленности, опыт административной работы. Большинство иностранных авторов в понятие инфраструктуры вместе с ее материальной частью включают «институциональную инфраструктуру» и «персональную инфраструктуру» (административные органы, кредитно-денежную и финансовую системы, научно-исследовательские учреждения, образование, здравоохранение и пр.) и, по существу, относят к ней всю непроизводственную сферу. Видимо, под «персональной инфраструктурой» понимают инфраструктуру воспроизводства человеческого капитала. Все это в теории зачастую превращает инфраструктуру в конгломерат отраслей, не связанных друг с другом ни функциональным назначением, ни общими производственно-техническими признаками, что не может претендовать на научное признание.

В отечественной экономической литературе также существуют методологически различные точки зрения на природу инфраструктуры. Наибольшее распространение получила следующая трактовка: «Инфраструктура – комплекс отраслей хозяйства, обеспечивающий общие условия функционирования экономики (дороги, связь, транспорт, образование и т.п.)»,<sup>15</sup> что дает упрощенное представление о системном явлении. Довольно узкое определение инфраструктуры дано в современной экономической энциклопедии, где она представлена как «сети, в которых осуществляются поставки продукции между удаленными друг от друга экономическими агентами, а также отрасли экономики, эксплуатирующие такие сети»,<sup>16</sup> и дана классификация, которая нуждается в существенном уточнении. Наряду с приведенными определениями следует отметить комплексный подход к исследованию инфраструктуры, представленный в работе А. С. Новоселова.<sup>17</sup>

В 60–70-е годы XX в. в отечественной экономической науке активно изучались проблемы развития производственной, социальной, экологической инфраструктуры. В начале 1980-х годов появился термин «рыночная инфраструктура», определяющий подсистему, обслуживающую сферу обращения. В период рыночных преобразований в нашей стране внимание к рыночной инфраструктуре усилилось, поскольку ее создание явилось одним из условий перехода к рынку. В экономической теории рыночная инфраструктура рассматривается как один из самых важных факторов формирования современного рыночного хозяйства наряду с мировым хозяйством и государственным регулированием. Связь между формированием рыночной экономики и рыночной

инфраструктуры обусловила ее трактовку в этот период именно как комплекса «отраслей, подотраслей и сфер деятельности, главная задача которых сводится к доведению товаров от производства к потребителю».<sup>18</sup>

Кроме того, в литературе использовался термин «инфраструктура рынка» как «совокупность государственных и негосударственных предприятий и учреждений, обеспечивающих функционирование рынков товарного, финансового, внешнеторгового и рабочей силы».<sup>19</sup> Постепенно по мере развития различных видов рынка стали специально рассматривать инфраструктуру каждого из них.<sup>20</sup> В то же время появлялись работы, в которых рыночную инфраструктуру исследовали как систему, которая включает различные секторы и сегменты, обслуживающие различные типы рынков.<sup>21</sup>

В русле процесса уточнения сформировавшихся позиций целесообразно выделять в составе инфраструктуры рыночного хозяйства на основе системного подхода: во-первых, организационные структуры, включающие взаимосвязи и отношения между хозяйственными единицами; во-вторых, институциональные, т. е. социально установленные функциональные структуры, раскрывающие взаимосвязи между различными актами взаимодействия единиц с внешней средой; в-третьих, информационные структуры как социальные формы развития, отражающие взаимодействие организационной и функциональной структур, а также их взаимные эволюционные изменения.

Организационная структура элементов рыночной инфраструктуры построена на основе уровневого принципа. Следует отметить, что некоторые авторы делали попытку классифицировать инфраструктуру по масштабам развития, выделяя ее международную, национальную, региональную и локальную формы.<sup>22</sup> В то же время достаточно активно исследуется инфраструктура сфер материального производства, отраслевых и межотраслевых комплексов (АПК, ТЭК, ВПК, МСК, промышленности, сельского хозяйства, строительства и т. п.), а также предприятий, их видов, форм предпринимательства, муниципальных образований.<sup>23</sup> Такое многообразие видов инфраструктуры обусловлено функционированием подсистем разного уровня в экономике. Поэтому перечень видов инфраструктуры можно продолжать практически до бесконечности, так как постоянно возникают новые структуры, которые, в свою очередь, создают и определяют адекватные им виды инфраструктуры. Поэтому все многообразие видов инфраструктуры можно группировать в соответствии с уровнями организации экономической системы.

В современной экономической теории выделяют в качестве основных уровней хозяйственной системы: наноуровень (рабочее место), миниуровень (подразделение в рамках предприятия), микроуровень (предприятие), макроуровень (национальная экономика), мегауровень (глобальные мирохозяйственные системы).<sup>24</sup>

Широкое распространение получил термин «мезоуровень», который означает промежуточный уровень и чаще всего применяется к определению региональной экономики и структур, функционирующих на межрегиональном уровне. Но если наличие мезоуровня между микро- и макроуровнями уже признано в экономической теории, то естественно предположить, что такие же мезоуровни существуют между другими основными уровнями хозяйственной системы. Специфику инфраструктур мезоуровней следует изучать специально, исходя из их специфики, а также задач менеджмента и маркетинга.

Между нано- и миниуровнями образуются инфраструктуры профессиональных групп, необходимые для функционирования отдельного подразделения в эффективном режиме. На следующем мезоуровне между мини- и микроуровнями формируются инфраструктуры отдельных производств различных видов конечного продукта в рамках предприятия. А между микро- и макроуровнями складываются инфраструктуры территориально-отраслевого типа в составе региональных, межрегиональных отраслевых и межотраслевых

комплексов, финансово-промышленных и других интегрированных групп. Наконец, на следующем мезоуровне между макро- и мезоуровнями возникают инфраструктуры интеграционных союзов, межнациональных и транснациональных корпораций.

На каждом из выделенных основных и промежуточных уровней образуются хозяйственные системы, которые имеют не только свою структуру, но и соответствующую инфраструктуру. На основе вертикальной дифференциации необходимо выделять инфраструктуру каждого рабочего места, определенного рода трудовой деятельности (профессии), подразделения, отдельного производства, предприятия, региональных комплексов и их подсистем, национальной экономики, международных организаций, союзов, корпораций, глобальной хозяйственной системы.

При определении функциональных составных частей рыночной инфраструктуры целесообразно использовать факторный подход. Он позволяет выделить инфраструктуру воспроизводства по видам используемого капитала: человеческого, технического, природного, институционального, организационного и информационного. Переход к устойчивому развитию, поворотный этап истории, насыщенный процессами трансформации, регионализации, интеграции и глобализации хозяйственных систем, выдвигает императивы эффективного и гармоничного использования факторов производства.<sup>25</sup>

Такая трактовка и классификация факторов производства позволяет объяснить внутреннее многообразие и органическую взаимосвязь элементов рыночной инфраструктуры, поскольку в зависимости от специфики фактора производства совокупность связанных между собой форм его проявления выполняет определенные функции по обеспечению его эффективного функционирования в режиме пользования, владения и распоряжения различными субъектами хозяйства. В соответствии с факторным подходом представляется целесообразным выделить следующие иерархически распределенные факторные составляющие функциональных видов инфраструктуры рыночного хозяйства:

1. **Экологическая инфраструктура** – группа отраслей, обеспечивающих рациональное использование и расширенное воспроизводство природных ресурсов, сохранность жизненной среды, экологическую безопасность личности, общества и государства.

2. **Социальная инфраструктура** – отрасли, функции которых направлены на воспроизводство человеческого капитала: здравоохранение, образование, розничная торговля, пассажирский транспорт, жилищно-коммунальное хозяйство, сфера организации досуга, туризм, общественное питание, служба быта и пр.

3. **Технологическая инфраструктура** – комплекс отраслей, обеспечивающих внешние условия непосредственно процесса производства. В нее включают грузовой транспорт, электро-, газо-, водоснабжение, складское хозяйство, связь, ремонт, наладку и т. п.

4. **Институциональная инфраструктура** – комплекс отраслей и сфер деятельности, осуществляющих макроэкономическое регулирование экономики, поддерживающих наиболее оптимальные макроэкономические пропорции развития национального хозяйства.

5. **Организационная инфраструктура** – совокупность институтов, обслуживающих функционирование рынков и обеспечивающих доведение продукта от производителя до потребителя: товарные биржи, предприятия оптовой и розничной торговли, аукционы, ярмарки, посреднические фирмы.

6. **Информационная инфраструктура** – учреждения информационного обслуживания предприятий различных сфер деятельности (получение и обработка информации, производство программного обеспечения, услуги по созданию и использованию баз данных).

Такие факторы, как природный, человеческий и технический, «обусловлены жесткой связью с их носителями во времени, конкретной аллокацией и спецификацией по

отношению к продукту производства», а институциональный, организационный и информационный факторы являются интегрирующими, «для которых характерны отсутствие жесткой связи с носителями во времени, неспецифичность по отношению к единичному продукту».<sup>26</sup> Все факторы производства приобретают форму капитала в силу общественной необходимости их участия в создании благ в рыночном хозяйстве.

Движение каждого вида капитала создает не только специфическую структуру основного производства, но и адекватную ей инфраструктуру. Особое расчленение инфраструктуры может быть также осуществлено при выделении производственной и непроизводственной форм, группирующих факторные виды инфраструктуры в рамках двух сфер. Факторный подход к исследованию инфраструктуры рыночного хозяйства позволяет лучше раскрыть содержание функциональных видов:

*производственная* – вспомогательные виды деятельности по отношению к основному производству в рамках отдельного предприятия, региона, отрасли; существует в виде собственных структурных подразделений как внутренняя инфраструктура компаний, а также в виде отдельных предприятий, оказывающих услуги сторонним организациям, как внешняя инфраструктура;

*коммерческая* – совокупность институтов, обслуживающих функционирование рынка средств производства, товаров и услуг на всех стадиях движения продукта в рамках сферы обращения;<sup>27</sup>

*предпринимательская* – деловые услуги, реклама и маркетинговое обслуживание, аренда и лизинг (сфера, объединяющая в себе аренду и кредитование оплаты аренды оборудования), консультационное обслуживание (консультирование по вопросам управления, инвестиционной политики и др.), инжиниринг (сфера инженерно-консультационных и проектных услуг), сфера по обеспечению временных потребностей в рабочей силе и др.;

*кредитно-финансовая* – совокупность институтов (кредитно-банковские учреждения, фондовые биржи, финансовые, инвестиционные и страховые компании), действующих в пределах денежного, фондового, инвестиционного рынков и выполняющих функции по обеспечению нормального режима их функционирования. Это объясняется трансформацией финансового капитала в ультраструктуру (структуру над структурой), поскольку он находится за пределами функционирования реального капитала.

Возможно выделение и других инфраструктурных агрегатов. Процесс развития рыночной инфраструктуры характеризуется взаимодействием реализации и эволюции, новации и рутинизации, традиции и модернизации, трансформации и модификации. Модернизация представляет собой обновление элементов и состава инфраструктуры в соответствии с современными требованиями, что предполагает различные усовершенствования в каждом из составляющих ее элементов, адаптацию к изменениям среды функционирования, усложнение при появлении новых элементов в соответствии с уровнем развития системы. В процессе такой модернизации происходит накопление количественных изменений во всех элементах и связях инфраструктуры, которое впоследствии приводит к ее коренной трансформации.

Рыночная инфраструктура трансформируется на поворотных, переходных этапах эволюции экономической системы. В случае если инфраструктура отстает от основной структуры, она становится тормозом ее развития, приводит к замедлению воспроизводственных процессов. Сложность организации инфраструктуры определяется сложностью хозяйственной системы. Переход от централизованно регулируемой экономики к рыночному хозяйству имеет своим неизбежным следствием изменение воспроизводственной структуры экономики и, соответственно, качественное преобразование инфраструктуры по свойствам, видам и форме.



Таким образом, в развитии инфраструктуры существуют изменения медленные и последовательные – модифицирующие, адаптирующие, но могут быть и резкие трансформационные «перерывы постепенности», которые являются результатом социально-экономических кризисов хозяйственных систем как способов разрешения ее внутренних и внешних противоречий. Это развитие характеризуется устойчивым неравновесием вследствие асинхронности и асимметричности изменений в различных функциональных видах инфраструктуры, но также неустойчивым равновесием в отдельных точках эволюционного тренда.

В связи с активной реализацией на практике мер реструктуризации (от экономики до долгов предприятий) усиливаются роль и значение исследования инфраструктуры. Если воспроизводится усовершенствованная структура, то обязательно должна идти речь и о соответствующем изменении (усовершенствовании) инфраструктуры. Теоретическому осмыслению и экономическому обоснованию данного процесса уделяется явно недостаточно внимания, что приводит к значительным дополнительным трансформационным и трансакционным издержкам социально-рыночных преобразований. По сути дела, реструктуризация влечет за собой и реинфраструктуризацию, а также соответствующую последнюю рефункционализацию.

Развитие инфраструктуры рыночного хозяйства в целом осуществляется в процессе интеграции, дифференциации и диверсификации отдельных ее видов. В результате горизонтального (по видам) и вертикального (по уровням) взаимодействия двух видов инфраструктуры может образовываться третий, наделенный новыми функциями и свойствами. Кроме того, некоторые виды инфраструктуры настолько сростаются с другими, что занимают в их системе особое положение и играют роль мегаинфраструктуры. Например, информационная инфраструктура в последнее десятилетие достигла нового качества, став неотъемлемой частью кредитно-банковской, производственной, коммерческой инфраструктуры и т. д., что, с одной стороны, повысило ее статус, а с другой – качественно изменило состав, функции и организацию всех других видов инфраструктуры.

Эффективность функционирования рыночной экономики зависит не только от соответствия ее структуры и инфраструктуры, но и от совместимости элементов разных видов инфраструктуры. В стратегии социально-экономического развития России следует различать и предусматривать формирование инфраструктуры сфер, секторов, сегментов, регионов и отраслей, а для предприятий – создание их внутренней и внешней инфраструктуры. При выработке экономической политики, программно-целевых форм и механизмов ее осуществления необходимо учитывать принципы взаимодействия всех уровней, видов и форм инфраструктуры рыночного хозяйства, их субординацию и координацию.

---

<sup>1</sup> Программа социально-экономического развития России на среднесрочную перспективу (до 2004 года) // Собрание Законодательства РФ. 2001. № 31. С. 6471–6565; Федеральная целевая программа социально-экономического развития «ЮГ России» до 2006 года // Собрание Законодательства РФ. 2001. № 33. (Часть II). С. 7288.

<sup>2</sup> Экономическая теория / Под ред. А. И. Добрынина, Л. С. Тарасевича: Учебник для вузов. СПб., 1997; И о х и н В. Я. Экономическая теория: Учебник. М., 2000.

<sup>3</sup> Управление социально-экономическим развитием России: концепции, цели, механизмы / Рук. авт. кол. Д. С. Львов, А. Г. Поршнев. М., 2002.

<sup>4</sup> Стратегия и проблемы устойчивого развития России в XXI веке / Под ред. А. Г. Гранберга, В. И. Данилова. М., 2002. С. 282.

<sup>5</sup> Л ь в о в Д. С. Экономика развития. М., 2002. С. 82.

<sup>6</sup> З а р н а д з е А. Исследование системных свойств в экономике как предпосылка преодоления кризиса // Проблемы теории и практики управления. 2000. № 1. С. 73.

<sup>7</sup> Б а р р Р. Политическая экономия: В 2 т. М., 1995. Т. 1. С. 191.

<sup>8</sup> См.: Там же. С. 193–194.

<sup>9</sup> Маркс К. Капитал. Т. 1 // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. 2-е изд. Т. 23. С. 191.

<sup>10</sup> См.: Иншаков О. В. О необходимости развития эволюционного подхода в экономической науке современной России // Вестник Южного научного центра. 2004. Пилотный выпуск. С. 81–87.

<sup>11</sup> Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. Кн. I–III. М., 1992. Т. 1. С. 132.

<sup>12</sup> Маркс К. Капитал. Т. 2 // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Т. 24. С. 164.

<sup>13</sup> См.: Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь. М., 1997. С. 135; Словарь по экономике / Пер. с англ.; Под ред. П. А. Ватника. СПб., 1998. С. 196.

<sup>14</sup> Цит. по: Белкина Т. Д. Инфраструктура и ее программирование в развитых капиталистических странах // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. М., 1979. С. 18.

<sup>15</sup> Новиков В. А. Толковый словарь: термины рыночной экономики. М., 1994. С. 75.

<sup>16</sup> Экономическая энциклопедия / Гл. ред. Л. И. Абалкин. М., 1999. С. 256.

<sup>17</sup> Новоселов А. С. Региональные рынки: Учебник. М., 1999. С. 168–170.

<sup>18</sup> Каренов Р. С. Терминология рыночной экономики и бизнеса. Алматы, 1994.

<sup>19</sup> Новиков В. А. Толковый словарь: термины рыночной экономики. М., 1994. С. 75.

<sup>20</sup> Волощук Г. А. Инфраструктура торговли. Киев, 1989; Мешков А. А. Формирование, развитие и регулирование рынка средств производства. М., 1990; Платонов В. С., Стаханов В. Н. Формирование инфраструктуры региональных рынков средств производства. Ростов н/Д., 1993; Шумаев В. Инфраструктура товарных рынков // Экономист. 1997. № 10.

<sup>21</sup> Рыночная инфраструктура: состав, функции, взаимодействия с предприятиями. СПб., 1992; Муханова Е. Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры. М., 1994; Рыночная инфраструктура: проблемы становления и развития. Томск, 1993; Проблемы функционирования и развития инфраструктуры России в переходный период / Под ред. В. Н. Лившица. М., 1996.

<sup>22</sup> Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира: Учебник. СПб., 2000. С. 22.

<sup>23</sup> Федько В. П., Альбеков А. У., Комарова А. И. Инфраструктура муниципальных образований: логистический аспект. Ростов н/Д., 1999; Говорин А. А. Инфраструктура современного предпринимательства: проблемы теории и практики. М., 1999.

<sup>24</sup> Иншаков О. В. Уровневый анализ объекта, предмета и метода экономической теории // Известия С.-Петербург. ун-та экономики и финансов. 2004. № 4. С. 5–18.

<sup>25</sup> Иншаков О. В. Факторы и функции человеческого бытия: обретение новой меры: Препринт # WR/2001/01. Волгоград, 2001. С. 6–7.

<sup>26</sup> Там же. С. 28–29.

<sup>27</sup> См.: Русскова Е. Г. Становление рыночной инфраструктуры: методологический аспект // Вестн. Волгоград. гос. ун-та. Сер. 3. Экономика. Право. Часть 1. Экономика. Вып. 2. 1997. С. 22.