

номике. Нам представляется достаточно перспективным использование для компьютерного моделирования инновационных циклов программной системы MatLab Simulink, получившей наибольшее распространение для решения различного класса задач преимущественно в технике [4].

Следует заметить, что изменить циклическую природу развития экономик пока еще никому не по силам. Поэтому теоретические исследования в этом направлении представляются как никогда актуальными. Мы же со своей стороны хотели бы отметить особую практическую значимость рассмотренного в статье вопроса.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Кондратьев, Н.Д. Большие циклы конъюнктуры и теория предвидения. Избранные труды / Н.Д. Кондратьев. – М.: ЗАО «Издательство «Экономика», 2002. – 767 с.
2. Потеха, В.Л. Системный анализ экономической эффективности

инновационных технологий / В. Л. Потеха, И. А. Пахомова // Устойчивое социально-экономическое развитие региона: сб. науч. ст.: в 2 ч. / ГрГУ им. Я. Купалы. – Гродно: ГрГУ, 2008. – Ч. 1 – С. 255–260.

3. Пахомова, И.А. Управление инновациями с использованием усовершенствованной модели технологических волн Н. Д. Кондратьева / И.А. Пахомова // Экономика и менеджмент XXI века: современные методы, формы, технологии: материалы Международ. науч. конф., Гродно, 16–17 апр. 2010 г.: в 2 ч. / Гродн. гос. ун-т; редкол.: Ли Чон Ку [и др.]. – Гродно, 2010. – С. 185–190.
4. Кетков, Ю.Л. MATLAB 7: программирование, численные методы / Ю.Л. Кетков, А.Ю. Кетков, М.М. Шульц. – СПб.: БХВ-Петербург, 2005. – 752 с.

Материал поступил в редакцию 30.09.14

PAKHOMOVA I.A. Management of innovative development of economy in the conditions of financial and economic crises

The article is devoted to the definition of criteria that provide researchers with an opportunity of building their model-based innovation cycles with the ability to predict their behavior: origin, course and termination.

УДК 338.47

Пшул А.В.

КЛАССИФИКАЦИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Введение. Рынок транспортных услуг 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 рынка транспортных услуг является ключевым фактором, движущим к международной кооперации, а именно формированию товаропроводящих сетей, которые позволяют фрагментировать процесс производства по территориальному признаку.

Таким образом, развитие инфраструктуры рынка транспортных услуг 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:

- культурно-исторический;
- геополитический;
- инженерно-технический.

Культурно-исторический подход позволяет избежать неверного толкования происходящих процессов, исключив влияние временных тенденций, и делает возможным выявление устойчивых закономерностей развития исследуемого феномена.

Использование культурно-исторического подхода в исследовании инфраструктуры позволяет выявить предпосылки формирования этой части экономического механизма.

Предпосылкой выделения инфраструктуры в самостоятельную отрасль стала качественная дифференциация выполняемой хозяйственной деятельности или общественное разделение труда (ОРТ). Выделение тех или иных видов деятельности зависит от уровня развития производительных сил общества.

Геополитический подход предполагает использование в своем основании инструментария географической науки для объяснения хода поли-

тических и зависящих от него социально-экономических процессов.

Представители *инженерно-технического* подхода (Э.Б.Алаев, Л.Б. Аристова, Л.Н. Карпов) инфраструктуру определяют как сочетание действующих сооружений, зданий, сетей и систем, прямо не относящихся к производству материальных благ, но необходимых как для самого процесса производства (производственная инфраструктура), так и для обеспечения повседневной жизни населения (социальная инфраструктура – предприятия здравоохранения, просвещения, бытового обслуживания) [3, с. 12].

Впервые институциональный подход к исследованию и классификации инфраструктуры был использован немецким экономистом Р. Йохимсеном, который определяет инфраструктуру следующим образом: инфраструктура представляет сумму материальных, институциональных и персональных сооружений и условий, которые находятся в распоряжении хозяйственных единиц и обеспечивают получение равного дохода на равные вклады факторов (труда, земли и капитала). Йохимсен различает материальную, институциональную, персональную части инфраструктуры.

Под материальной инфраструктурой он понимает: совокупность всех сооружений, оборудования и производственных средств в народном хозяйстве, которые используются для энергоснабжения, обеспечения транспортом и телекоммуникациями.

Персональная инфраструктура включает «духовные, предпринимательские, профессиональные и прочие способности людей в условиях рыночного хозяйства».

Институциональная инфраструктура, по мнению Йохимсена, охватывает возникшие и узаконенные учреждения, в которых хозяйственные единицы формулируют свои экономические решения и осуществляют их в сотрудничестве с другими предпринимателями. Развивали данное направление М.К. Бандман, С.С. Носова, Б. Кортус, которые относили к институциональной инфраструктуре научное обслуживание, органы государственного управления, социального страхования и др.

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

Пшул А.В., ассистент УО «Белорусский государственный университет транспорта».

Республика Беларусь, г. Гомель, e-mail: pshul@tut.by.

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.

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

Обзор приведенных выше определений дает представление о многообразии точек зрения. Анализ же их позволяет выделить два круга проблем: во-первых, какие элементы следует включить в инфраструктуру и что является критерием подобного включения; во-вторых, почему инфраструктурные отрасли должны финансироваться и регулироваться государством.

Поиски учеными критерия отнесения той или иной сферы экономики к инфраструктуре привели к попыткам обобщить характерные для нее черты и выявить основной признак.

П. Розештейн-Родан, Е. Тухтфельд и другие экономисты считают, что инфраструктурные объекты характеризуются неделимостью, внешним эффектом, недостаточной рентабельностью, неподчинением рыночному механизму.

Хиршман, кроме неделимости инвестиций, больших величин капитала, широкого государственного вмешательства, приводит такую черту, как стимулирование хозяйственной активности и невозможность импорта инфраструктурных сооружений.

Я. Штолер выделяет три вида признаков инфраструктуры: технических, экономических и институциональных. Технические признаки –

неделимость сооружений, долгий срок жизни. Экономические – инвестиционный характер, внешний эффект, высокая доля в издержках постоянного капитала, высокий риск инвестиций. Институциональные признаки – дефицитность инфраструктурных объектов, отсутствие рыночных цен, централизованный контроль и руководство.

В отечественной экономической литературе сложились также различные точки зрения на определение признаков инфраструктуры. Например, Ю.И. Блохин к характерным признакам инфраструктуры относит:

- косвенное влияние отраслей инфраструктуры на экономику страны, региона;
- межотраслевое значение продукции отраслей инфраструктуры;
- общественный характер потребления.

Однако определить главный критерий отнесения той или иной сферы хозяйства к инфраструктуре экономисты не смогли. Об этом откровенно заявил Я. Штолер, который в итоге своих исследований пришел к выводу об отсутствии основного признака.

Заключение. 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 частногосударственное партнерство. Его целью является делегирование части функций планирования, инвестирования, строительства и эксплуатации частному бизнесу, следуя при этом стратегическим целям национальной экономики.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Мешков, В.А. Влияние инфраструктуры реального сектора на устойчивое развитие экономики региона / В.А. Мешков: дис. ... канд. экон. наук: 08.00.05. – Пермь, 2007. – 193 с.
2. Могилёвкин, И.М. Транспорт и коммуникации: прошлое, настоящее, будущее / И.М. Могилёвкин. – М.: Наука, 2005. – 357 с.
3. Самуэльсон, П.А. / П.А. Самуэльсон, В.Д. Нордхаус; пер. с англ. О.Л. Пелявского – М.: Вильямс, 2007. – 1358 с.

Материал поступил в редакцию 28.09.14

PSHUL A.V. Classification of infrastructure of the market of transport services

The article offers the author's classification of the infrastructure market for transport services, which will provide access to the region, the involvement of the regional economy in the international production process.

УДК 330.34.014

Сорвицова В.В., Дегтярёв В.А.

ИННОВАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАЗВИТИЯ БЕЛАРУСИ

Введение. В процессе выполнения заданий Государственной программы инновационного развития Республики Беларусь на 2007–2010 годы было выявлено несовершенство законодательства по инновационной деятельности.

До настоящего момента законодательно не урегулированы такие важные вопросы, как формирование института венчурного финансирования, организация процесса коммерциализации НИОКР, развитие процедуры государственной научной и научно-технической экспертизы с привлечением независимых, в том числе зарубежных, экспертов, создание достаточных механизмов мотивации и стимулирования инновационной деятельности, создание системы материальных стимулов для повышения качества и оптимизации сроков выполнения наиболее значимых для Республики Беларусь научных исследований и разработок, улучшение инвестиционного климата для привлечения в высокотехнологичный сектор

страны иностранного капитала.

В этой связи необходимо доработать и принять ряд законодательных актов, обеспечивающих ускоренное развитие инновационной деятельности в стране и охрану прав на объекты интеллектуальной собственности. Имеются и другие проблемы, нерешенность которых негативно влияет на развитие отечественного инновационного потенциала, в том числе:

- ограниченный платежеспособный спрос на внутреннем рынке на передовые технологии и нововведения, а также наличие низкого спроса со стороны реального сектора экономики на перспективные результаты научно-технической деятельности, отсутствие сложившегося рынка инновационной продукции;
- неразвитость современных форм инновационного менеджмента и коммерциализации нововведений;

Сорвицова В.В., к.э.н. УО «Белорусский государственный университет транспорта».

Дегтярёв В.А., студент УО «Белорусский государственный университет транспорта».

Республика Беларусь, г. Гомель, e-mail: econfac@gsu.by, Slava.degtyaryow@yandex.ru.