

СИСТЕМНЫЙ ПОДХОД К ИССЛЕДОВАНИЮ РЫНОЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

О.В. Иниаков, Е.Г. Русскова

Инфраструктура исторически и логически является неотъемлемой составляющей рыночного хозяйства, наиболее значительной его подсистемой по масштабам, объему и характеру вовлеченных ресурсов, рангу удовлетворяемых потребностей, месту и влиянию на функционирование и развитие экономической системы в целом, на динамику и структуру ВВП, свойственна всем его моделям, в том числе и переходной экономике.

При анализе рыночной инфраструктуры необходимо исходить из положения, что она является системой, которая сформировалась в результате исторического развития способа производства, удовлетворяет всем системным признакам, соответственно, имеет собственную структуру и иерархию взаимосвязанных элементов, каждый из которых выполняет отдельную функцию и участвует в реализации целевой функции, взаимодействует с внешней средой. Это положение служит отправным пунктом исследования рыночной инфраструктуры, поскольку различие между «системами» и «несистемами» крайне важно для социально-экономического анализа, как отмечается в экономической литературе. «Для экономических образований, которые можно отнести к системам, характерны две известные основные особенности: относительная устойчивость во времени и наличие тесных связей между внутренними элементами (более тесных, чем связи между ними и элементами внешней среды). ...при анализе тех или иных кардинальных решений при исследовании транзитных экономик должен быть в первую очередь проанализирован системный аспект их последствий. Дело в том, что... жизнеспособными являются только системы. Несистемы обычно существуют относительно незначительное время и рассыпаются под влиянием притяжений со стороны могущественных систем»¹.

Сложность и специфика объекта анализа определяют методологию исследования и конкретные методы. «Методологическое орудие познания, ориентированное на изучение системных свойств экономических процессов и явлений, можно условно назвать системологией экономики»².

«Особенность данного методологического подхода состоит в рассмотрении экономических систем как совокупности взаимосвязанных и взаимообусловленных элементов, ориентированных на реализацию заданной целевой установки и имеющих способность воспроизводства за счет собственных ресурсов.

Системология только тогда может выполнить задачу познания процесса управления, когда изучает экономическую систему в движении, целостности, развитии, единстве и противоречии ее структурных элементов. Важнейшее значение при этом 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»³.

Методологические основы исследования рыночной инфраструктуры вытекают из системного подхода и структурного анализа. Особый интерес к вопросам инфраструктурной организации экономических систем вызвал к жизни множество направлений исследования, в основе разнообразия которых лежит неоднозначная трактовка понятия «структура» как ключевого в определении исследуемого явления.

Под структурой понимают, с одной стороны, «расположение частей, образующее единое целое», с другой — взаимозависимость и интеграцию «...элементов, которые не приобретают смысла иначе, как один посредством другого»⁴. Трактовка структуры экономического феномена как совокупности пропорций и отношений, которые его характеризуют в данных условиях и в данный

момент, в зависимости от целей и критериев исследования постоянно уточняется. Считается правомерным выделение двух типов структур: во-первых, экономических структур в собственном смысле слова, которые характеризуют функционирование простых и комплексных экономических единиц; во-вторых, структур, образующих окружающую среду экономической деятельности⁵. Первый тип структур используют для анализа домашних хозяйств, фирм как отдельных единиц национальной экономики, а также комплексных элементов: секторов деятельности, групп, экономики страны в целом, межнациональных объединений. Во второй тип обычно включают демографические, социальные, институциональные, ментальные структуры. Между этими двумя группами структур существует тесная зависимость, которая может иметь решающее значение для экономического роста и прогресса. Однако в данных трактовках отмечается только внутренняя организация элементов и отношения между ними, но упускаются из виду взаимоотношения феноменов со средой, представленные функциональными структурами, и структура развития системы.

Рыночная структура относится ко всем группам. Однако в одном случае она представляет собой внутреннее строение, расположение, порядок и удельный вес базовых элементов в общей системе рынка. Для ее анализа используются различные критерии, в том числе такие, как характер производственной деятельности, размеры экономических единиц, внутреннее строение системы в целом в зависимости от форм собственности, секторов экономики и т. д. В другом случае рыночная структура описывает организацию элементов, являющихся производными и дополняющими по отношению к основным экономическим единицам (субъектам) разной степени сложности. В этом аспекте она выступает как инфраструктура. Структура и инфраструктура могут описываться множеством структурных коэффициентов, которое отражает различные соотношения и взаимосвязи между элементами, функциями, этапами развития хозяйственной системы во времени и пространстве. Я. Тинберген писал о роли структурного анализа: «Совокупность структурных коэффициентов дает архитектурный образ экономики и определяет, по каким направлениям она будет реагировать на некоторые вариации»⁶.

Анализируя рыночную структуру, следует учитывать тот факт, что она относится к феноменам экономической жизни, которые имеют характер переменных величин. Это важно при конструировании модели функционирования хозяйственной системы, когда от периода исследования зависит количество и качество составляющих. Структура и инфраструктура взаимозависимы и взаимообусловлены. С одной стороны, структура порождает инфраструктуру, с другой — генезис инфраструктуры включает все стадии, присущие системе, и постепенно инфраструктура приобретает системные признаки. Параллельно усиливаются противоречия между структурой и инфраструктурой, они обостряются, и в результате конфликта инфраструктура переходит в качественно новое состояние структуры, приобретает ее атрибутивные признаки и сама порождает адекватную уже ей инфраструктуру. Эти процессы имманентно присущи системе, генерирующей новые элементы, и доказывают действие принципа относительности структуры и инфраструктуры.

Рыночная инфраструктура как органическая подсистема экономики и современные формы ее организации сложились в результате исторического развития товарного производства и соответствующей эволюции рыночного хозяйства. Природа появления инфраструктуры заложена в специфике взаимодействия материальных 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»⁷.

Причиной появления и выделения инфраструктуры как самостоятельной сферы экономики стало общественное разделение труда. На основе методологии исследования генезиса экономических систем в развитии инфраструктуры можно выделить следующие этапы: 1) формирование предпосылок возникновения сферы услуг на основе частного и единичного разделения труда; 2) зарождение и становление инфраструктуры по мере усиления взаимосвязей между различными субъектами рыночного хозяйства и возникновение недостающих элементов в этой сис-

теме; 3) развитие инфраструктуры как неотъемлемой составляющей современной рыночной экономики. Этот подход к анализу имеет особое значение в российских условиях, поскольку переходное состояние экономики объективно и субъективно обеспечивает больше возможностей проникновения в сферу инфраструктуры и использования ее потенциала.

Социально-экономические предпосылки возникновения инфраструктуры обусловлены развитием товарного производства. По мере развития рынка, расширения границ товарно-денежных отношений формировались потребности и появлялись возможности возникновения новых видов деятельности. «Так как именно возможность обмена ведет к разделению труда, то степень последнего всегда должна ограничиваться пределами этой возможности, или, другими словами, 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»⁸. Распространение рыночных отношений на основе более детального разделения труда порождает новые виды деятельности, обслуживающие основное производство. Чем сильнее специализация в общественном производстве, шире и разнообразнее потребности каждого человека, тем больше сложностей в процессе доведения продукта до потребителя, поскольку увеличивается расстояние между производителем продукта и его потребителем, поэтому актуальна деятельность, осуществляющая движение товара. Таким образом, чем шире границы обмена, больше экономическое пространство и экономическое время обмена, тем более высокой степенью развития должна отличаться инфраструктура.

Только в период крупного машинного производства, когда возросла производительность труда и увеличились объемы произведенной продукции, сроки ее реализации, появилась объективная необходимость в постоянном обеспечении его внешних условий. 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»⁹. 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» (лат. *infra* — под и *struktura* — структура).

Подавляющая часть исследований по теории инфраструктуры появилась в конце 60-х и начале 70-х гг. Это работы Р. Иохимсона, Е. Симонииса, Ж. Штолера, В. Михальского, Р.Л. Фрея, Д.Р. Рэя, Э. Тухвелдта и др. Работы в области исследования «социального накладного капитала» были подготовлены Д.М. Кларком, 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 пр. 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, нерентабельные для бизнеса и финансируемые за счет государственного или местного бюджета, т. е. фактически критерием отнесения к инфраструктуре становится источник финансирования. В результате статистика западных стран использует широкую трактовку инфраструктурного комплекса, включая наряду с крупными и капиталоемкими сооружениями, связанными с созданием каналов, транспортных коммуникаций, энергоцентралей, объектов коммунального хозяйства городов и других малорентабельных объектов, почти все отрасли непроиз-

водственной сферы, услугами которой индустриальный бизнес пользуется, но не принимает участия в их финансировании. 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. Еще Д.М. Кларк в 20-е гг. 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», или «социальным накладным капиталом», а эффект его присвоения — «внешней экономией»¹⁰ Эти же идеи развивает американский экономист А.О. Хиршман, который полагает, что «социальный накладной капитал» (или инфраструктура) охватывает те основные мощности, без которых невозможно функционирование производства. По его мнению, инфраструктура включает все общественные услуги, начиная с юрисдикции, охраны общественного порядка, воспитания, здравоохранения и заканчивая транспортом, связью, энерго- и водоснабжением¹¹. В данной концепции возникает дополнительное ограничение в составе инфраструктуры и тем самым отвергается наличие частных и корпоративных предприятий сферы услуг. Целесообразно выделять государственный и частный сектор инфраструктуры. В исследованиях зарубежных экономистов понятие инфраструктуры отождествляется с «социальным накладным капиталом», т.е. с 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 западных авторов в понятие инфраструктуры наряду с ее материальной частью включают «институциональную» 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. 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 различные точки зрения на определение инфраструктуры. Наибольшее распространение получила следующая трактовка: «Инфраструктура — комплекс отраслей хозяйства, обеспечивающий общие условия функционирования экономики (дороги, связь, транспорт, образование и т. п.)»¹², что дает упрощенное представление о системном явлении. Еще более узкое определение инфраструктуры дано в 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»¹³, и дана классификация, которая нуждается в существенном уточнении. Наряду с приведенными определениями следует отметить как продвижение вперед комплексный подход к исследованию инфраструктуры в работе АС. Новоселова¹⁴

В 60—70-е гг. XX в. в отечественной экономической науке активно исследовались проблемы развития производственной, социальной, экологической инфраструктуры. В начале 80-х гг. появился термин «рыночная инфраструктура», определяющий самостоятельную 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 инфраструктурой обусловила ее трактовку в этот период именно как «комплекс отраслей, подотраслей и сфер деятельности, главная задача которых сводится к доведению товаров от производства к потребителю»¹⁵. 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»¹⁶. Постепенно по мере развития различных видов рынка стали специально рассматривать инфраструктуру каждого из них¹⁷. Но в то же время появлялись работы, в которых рыночную

инфраструктуру рассматривали как систему, которая включает различные сектора и сегменты, обслуживающие различные типы рынков¹⁸.

Представляется правомерным определять рыночную инфраструктуру как исторически определенную форму организации и функционирования инфраструктуры, обладающую общими и специфическими чертами, поскольку вспомогательные виды деятельности имели место как в рамках товарного производства, так и при натуральном производстве.

На наш взгляд, целесообразно выделять в рамках рыночной инфраструктуры на основе системного подхода, во-первых, организационные структуры, включающие единицы и взаимосвязи между ними; во-вторых, функциональные структуры, раскрывающие взаимосвязи между различными актами взаимодействия единиц с внешней средой; в-третьих, структуры развития, отражающие взаимодействие организационной и функциональной структур, а также их взаимные изменения.

Организационная структура элементов рыночной инфраструктуры построена на основе уровневого принципа. Следует отметить, что некоторые авторы делали попытку классифицировать рыночную инфраструктуру по масштабам развития, выделяя международную инфраструктуру, инфраструктуру государств, инфраструктуру регионов и местную инфраструктуру¹⁹. В то же время достаточно активно исследуется инфраструктура АПК, инфраструктура малого бизнеса, предпринимательства, муниципальных образований²⁰. 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 как основные уровни системы: наноуровень (рабочее место), миниуровень (подразделение в рамках предприятия), микроуровень (предприятие), макроуровень (национальная экономика), мегауровень (глобальные мирохозяйственные системы).

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 мезоуровень имеется между микро- и макроуровнями, что стало уже устоявшимся положением в экономической теории и практике, то целесообразно предположить, что между другими основными уровнями системы также имеются мезоуровни (можно назвать «разного порядка»), которые можно определить следующим образом:

- между нано- и миниуровнями — «мезоуровень 1», включающий профессии, необходимые в рамках технологии отдельного подразделения;
- между мини- и микроуровнями — «мезоуровень 2», включающий отдельные производства в рамках предприятия;
- между микро- и макроуровнями — «мезоуровень 3», включающий региональные комплексы в целом, региональные и межрегиональные отраслевые комплексы (АПК, ВПК, ТЭК и др.), финансово-промышленные группы;
- между макро- и мегауровнями — «мезоуровень 4», включающий интеграционные союзы, транснациональные корпорации.

Каждый из выделенных основных уровней и четырех мезоуровней образует систему, которая имеет свою структуру и соответствующую инфраструктуру. На основе этого подхода необходимо выделять: инфраструктуру каждого рабочего места; инфраструктуру определенного рода трудовой деятельности (профессии); инфраструктуру подразделения; инфраструктуру отдельного производства; инфраструктуру предприятия; инфраструктуру региональных комплексов и его подсистем; инфраструктуру национальной экономики; инфраструктуру международных организаций, союзов, корпораций; инфраструктуру глобальных систем.

При определении функциональной структуры рыночной инфраструктуры следует использовать факторный подход. «Теория факторов производства как факторов общественного бытия всегда была одним из исходных пунктов экономической науки независимо от ее исторической формы или направления... Но до настоящего времени незавершенность раз

работки теории факторов производства, в связи с отсутствием адекватной и достаточной методологической основы в русле системного подхода, приводит к необъяснимым парадоксам и неверным представлениям о современном и будущем развитии общественного и человеческого бытия...

Разработка теории факторов производства на основе системной методологии с учетом фундаментальных достижений в гуманитарных и естественных науках за последние два столетия позволит по-новому понять смысл глобального перехода в общественном бытии человечества, который уже начался... Поворотный этап истории, насыщенный процессами трансформации, регионализации, интеграции и глобализации хозяйственных систем, выдвигает императивы в эффективном и гармоничном использовании факторов производства»²¹.

В современных исследованиях выделяют факторы производства, обусловленные определенными отношениями в суперсистеме «природа ↔ человек ↔ общество»: природный фактор — из отношения «природа ↔ общество»; человеческий фактор — из отношения «природа ↔ человек»; технический фактор — из отношения «человек ↔ природа»; институциональный фактор — из отношения «общество ↔ человек»; организационный фактор — из отношения «человек ↔ общество»; информационный фактор — из отношения «общество ↔ природа»²².

Такая трактовка и классификация факторов производства позволяет объяснить внутреннюю неоднородность рыночной инфраструктуры, поскольку в зависимости от специфики фактора производства совокупность связанных между собой институтов выполняет определенные функции по обеспечению нормального режима его функционирования и эффективного использования. В соответствии с факторным подходом представляется целесообразным выделить следующие функциональные составляющие рыночной инфраструктуры:

1. Экологическая инфраструктура — группа отраслей, обеспечивающих рациональное использование природных ресурсов и экологическую безопасность личности, общества и государства.

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

3. Производственная инфраструктура — комплекс отраслей, обеспечивающих внешние условия непосредственно процесса производства. В нее включаются грузовой транспорт, электро-, газо-, водоснабжение, складское хозяйство, связь, а также сфера деловых услуг, к которой относятся: 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.

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

5. Коммерческая (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).

При факторном подходе к исследованию рыночной инфраструктуры из поля зрения выпадает кредитно-финансовая инфраструктура как совокупность институтов (кредитно-банковские учреждения, фондовые биржи, финансовые 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, поскольку он находится за пределами функционирования реального капитала.

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»²³. Все факторы производства приобретают форму капитала в силу общественной необходимости их участия в создании благ. Движение каждого вида капитала создает специфическую структуру и адекватную ей инфраструктуру.

Структура развития рыночной инфраструктуры характеризуется процессами трансформации и модернизации. Модернизация представляет собой обновление элементов и состава инфраструктуры соответственно требованиям современности, вводя различные усовершенствования в каждом из составляющих ее элементов, адаптируясь к среде функционирования, усложняясь по мере необходимости появления новых элементов в соответствии с уровнем развития системы. В процессе модернизации происходит накопление количественных изменений во всех элементах и связях между ними, которое впоследствии приводит к трансформации.

Рыночная инфраструктура трансформируется на различных этапах развития экономической системы. В случае если инфраструктура отстает от самой структуры, то она становится тормозом, приводит к недостаточному развитию структуры в содержательном плане. 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.

В настоящее время обсуждаются различные аспекты реструктуризации (от экономики до долгов предприятий). Но если воспроизводится усовершенствованная структура, то обязательно должна идти речь и о соответствующем изменении (усовершенствовании) инфраструктуры. По сути дела, реструктуризация влечет за собой реинфраструктуризацию. Развитие рыночной инфраструктуры осуществляется в результате таких свойств отдельных видов инфраструктуры, как способность объединяться, переплетаться, осуществлять диверсификацию. В результате объединения двух видов инфраструктуры может образовываться третья, наделенная уже новыми функциями и свойствами. Кроме того, некоторые виды инфраструктуры настолько срастаются с другими, что занимают в системе инфраструктуры особое положение и характеризуются как мегаинфраструктура. Например, информационная инфраструктура в последнее десятилетие достигла нового качества, став неотъемлемой частью кредитно-банковской инфраструктуры, производственной, коммерческой и т.д., что, с одной стороны, повысило ее статус в системе, а с другой — качественно изменило все другие виды инфраструктуры в составе, функциях, организации и их развитии.

Все виды рыночной инфраструктуры целесообразно рассмотреть в следующей последовательности: система или подсистема экономики — ее структура — адекватный структуре вид инфраструктуры — эффективный механизм его функционирования — проблемы взаимодействия всех видов инфраструктуры. Несогласованность действия элементов одной инфраструктуры с остальными видами приведет к негативным последствиям функционирования рыночной экономики. При выработке экономической политики необходимо учитывать механизмы взаимодействия всех аспектов рыночной инфраструктуры по горизонтали, вертикали, их субординацию и координацию.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Львов Д.С. Экономика развития. М.: «Экзамен», 2002. С. 82.

² Зарнадзе А. Исследование системных свойств в экономике как предпосылка преодоления кризиса // Проблемы теории и практики управления. 2000. № 1. С. 72.

³ Там же. С. 73.

⁴ Барр Р. Политическая экономия: В 2 т. М.: Междунар. отношения, 1995. Т. 1. С. 191.

⁵ См.: Там же. С. 193-194.

⁶ Tinbergen J. De quelques problemes poses par le concept de structure economique // Revue d'economie politique. 1952. Janv. — Fevr

-
- ⁷ Маркс К. Капитал. Т. 1 // Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. Т. 23. С. 191.
- ⁸ Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов (кн. I—III). М.: Наука, 1992. Т. 1. С. 132
- ⁹ Маркс К. Указ. соч. Т. 2 // Маркс К., Энгельс Ф. Указ. соч. Т. 24. С. 164.
- ¹⁰ См.: Белкина Т.Д. Инфраструктура и ее программирование в развитых капиталистических странах // Проблемы функционирования и развития инфраструктуры народного хозяйства. М.: ВНИИСИ, 1979. С. 18.
- ¹¹ См.: Grow M. Yill dictionary of modern economics: A handbook of terms and organization Second Edition. N.Y., 1973. P. 297-298.
- ¹² Новиков В.А. Толковый словарь: термины рыночной экономики. М.: Наука, 1994. С. 75
- ¹³ Экономическая энциклопедия / Науч.-ред. совет изд-ва «Экономика», Ин-т экон. РАН; Гл. ред. Л.И. Абалкин. М.: ОАО «Изд-во "Экономика"», 1999. С. 256.
- ¹⁴ Новоселов А.С. Региональные рынки: Учеб. М.: ИНФРА-М, 1999. С. 168-170.
- ¹⁵ Каренов Р.С. Терминология рыночной экономики и бизнеса. Алматы, 1994.
- ¹⁶ Новиков В. А Указ. соч. С. 75.
- ¹⁷ См.: 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, 1993; Шумаев В. Инфраструктура товарных рынков // Экономист. 1997. № 10.
- ¹⁸ См.: Рыночная инфраструктура: состав, функции, взаимодействия с предприятиями. СПб., 1992; Муханова Е.Б. Теоретические основы и пути формирования рыночной инфраструктуры. М.: ИЭ РАН, 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.
- ¹⁹ Комаров М.П. Инфраструктура регионов мира: Учеб. СПб.: Изд-во Михайлова В.А., 2000. С. 22.
- ²⁰ См.: Федько В.П., Альбеков А.У., Комарова А. И. Инфраструктура муниципальных образований: логистический аспект. Ростов н/Д: РГЭА, 1999; Говорин А.А. Инфраструктура современного предпринимательства: проблемы теории и практики. М.: ЗАО «Финстатинформ», 1999.
- ²¹ 21 Иншаков О.В. Факторы и функции человеческого бытия: обретение новой меры: Препринт # WR/2001/01. Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2001. С.6-7.
- ²² Там же. С. 28.
- ²³ Там же. С. 28-29.