

## ДИСБАЛАНС КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ<sup>1</sup>

*Н.М. Светлов, д.э.н.; Р.Н. Павлов, к.э.н.; А.Л. Богданова (Москва, ЦЭМИ РАН)*

Парадокс предвидения экономического будущего состоит в том, что в ряде случаев долгосрочное предвидение может быть успешней краткосрочного. В некоторых случаях экономическая динамика отличается удивительной стабильностью. Характерный пример – большие циклы экономической конъюнктуры. Этот парадокс предопределяет интерес к улучшению методологии долгосрочного предвидения в интересах определения приоритетов экономического развития.

Теоретическая модель [1], призванная помочь в поиске объяснения парадокса, первоначально сформулирована на стыке классической и неоклассической парадигм. Однако её логический анализ и эмпирическое тестирование указали на то, что она естественным образом интерпретируется в терминах эволюционной экономики.

Модель описывает объём выпуска какого-либо блага в единицу времени – например, годовой прирост протяжённости транспортных сетей. Это благо принимается за единственный конечный продукт хозяйственной системы. Остальные блага считаются промежуточными продуктами и включаются в воспроизводственный цикл экономики в форме агрегированного ресурса. Прирост выпуска ставится в зависимость от двух дисбалансов: (1) агрегированного ресурса; (2) потребности, удовлетворяемой производимым благом. Исходя из дисбалансов определяются относительные цены агрегированного ресурса и выпускаемого блага, как в статье [2]. Отсюда вычисляется норма прибыли, определяющая условия воспроизводства общественного капитала при производстве данного блага. Норма прибыли определяет изменение выпуска. Капитал структурируется в соответствии с различиями в технологическом уровне производства. Динамика выпуска блага по каждой технологии рассчитывается независимо от других технологий, а при определении результирующего дисбаланса потребности общее количество произведённого блага суммируется.

Выбор для данной модели подхода, основанного на дисбалансах, первоначально мотивирован тем, что равновесный подход, во-первых, связан с трудностями в случаях, когда равновесие не существует, недостижимо или не единственно; во-вторых, для корректного отображения реальной динамики требует явного описания изъятий рынка.

Интерпретируя вышеописанную модель в терминах эволюционной экономики, мы рассматриваем дисбаланс как внешний стимул эволюции рутин, действие которого проявляется в инвестиционных решениях. Этот взгляд поддерживают полученные к настоящему времени результаты эконометрического моделирования динамики сухопутных транспортных сетей США за период 1871-2013 гг. Они говорят в пользу доминирования рутин над инновациями в роли фактора развития транспортной инфраструктуры: модель, параметры которой постоянны на протяжении моделируемого периода, вполне удовлетворительно

объясняет динамику транспортных сетей. За этот период транспортные технологии развивались, что в отсутствие решающего влияния рутин привело бы к неадекватности модели.

Этот вывод встречает возражение, состоятельность которого ещё предстоит исследовать. Именно, масштабы дисбалансов, управляющих, согласно модели, динамикой транспортных сетей, должны коррелировать (вследствие наличия трендов) с технологическим уровнем транспортной сети. В этом случае параметры модели отражают не только эффект дисбалансов в чистом виде, но в какой-то степени также эффект происходящих технологических изменений. Уточнить полученные результаты позволит разрабатываемая ныне версия эконометрической модели, учитывающая изменение технологий при помощи эндогенной классификации моментов времени.

### Библиографический список

1. Светлов Н.М. Эконометрический анализ развития сухопутных транспортных сетей // Экономика и математические методы, 2016, №1 (в печати).
2. Arrow K., Block H., Hurwicz L. (1959). On the Stability of the Competitive equilibrium, II // *Econometrica*. Vol. 27. No. 1. P. 82–109.

<sup>1</sup> Исследование поддержано РФФИ (проект №16-06-00243).