

ДИСБАЛАНС КАК ФАКТОР РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ¹

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.

¹ Исследование поддержано РФФИ (проект №16-06-00243).