

7. Леваков, А. А. Стохастические дифференциальные уравнения / А. А. Леваков. — Минск : БГЭУ, 2009. — 231 с.

Levakov, A. A. Stokhasticheskie differentsial'nye uravneniya / A. A. Levakov. — Minsk : BGEU, 2009. — 231 с.

Статья поступила в редакцию 12.11.2018 г.

УДК 338

I. Akulich
A. Sverlov
V. Golik
BSEU (Minsk)

DEVELOPED MARKET INFRASTRUCTURE AS A PREREQUISITE AND CONDITION FOR THE FORMATION OF JOINT INDUSTRIAL CLUSTERS

The concept of infrastructure discussed in the content of the article. Effect on the efficiency of the economic activities of the individual industries enterprises is shown. The relationship between the efficiency of business activities of a group of enterprises in a separate territory and the state of the market infrastructure are substantiated. To determine the efficiency of economic activity by numerous enterprises, a cluster approach is used. It is shown how to improve the quality of doing business effects on the infrastructure content changing.

Keywords: specialization; cooperation; cluster; industry; market; technology; infrastructure; enterprise; capital; cooperation; logistics; complementarity.

И. Л. Акулич
доктор экономических наук, профессор
А. С. Сверлов
кандидат экономических наук, доцент
В. С. Голик
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

РАЗВИТАЯ РЫНОЧНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА КАК ПРЕДПОСЫЛКА И УСЛОВИЕ ФОРМИРОВАНИЯ СОВМЕСТНЫХ ПРОМЫШЛЕННЫХ КЛАСТЕРОВ¹

В статье рассмотрено содержание понятие инфраструктуры. Показано ее влияние на эффективность хозяйственной деятельности предприятий отдельных отраслей. Обоснована связь между эффективностью ведения хозяйственной деятельности группы предприятий на отдельной территории и состоянием рыночной инфраструктуры. Для определения эффективности хозяйственной деятельности множества предприятий использован кластерный подход. Показано, каким образом необходимость повышения качества ведения предпринимательской деятельности влияет на изменение содержания рыночной инфраструктуры.

Ключевые слова: специализация; кооперация; кластер; промышленность; рынок; технология; инфраструктура; предприятие; капитал; сотрудничество; логистика; комплиментарность.

¹ Публикуется в рамках белорусско-азербайджанского проекта по договору между БГЭУ и БРФФИ от 25.01.2018 г. № Г18А3-017.

Эффективное функционирование рынка основано на развитой инфраструктуре, которая способствует, а в отдельные периоды сдерживает активность субъектов рынка. Инфраструктура является тем значимым внешним фактором, который в существенной степени влияет на развитие не только самого рынка и его институтов, но и на качество продвижения товаров. У инфраструктуры есть множество элементов, которые способствуют продвижению исключительно товаров, и элементов, способствующих продвижению услуг. При этом инфраструктура рынка, которая была создана для продвижения товаров, в настоящее время настолько развита, ее элементы практически являются субъектами отдельного рынка, и поскольку рыночная инфраструктура изначально ориентирована на создание и оказание услуг, то в отношении непосредственно самой инфраструктуры услуги являются преобладающим объектом купли-продажи. На этих рынках имеются свои спрос, предложение и равновесная цена. Рынок и изменение содержания его элементов, включая их эволюцию, предполагают организацию новых подходов взаимодействия между субъектами рынка и возможность формирования его новых институтов.

Проблемами формирования и развития рыночной инфраструктуры в маркетинге и экономической теории занимаются как отечественные, так и зарубежные ученые. Среди зарубежных ученых содержание термина «рыночная инфраструктура» было определено, например, М. Портером. По его мнению «организации рыночной инфраструктуры (аудиторские, консалтинговые, кредитные, страховые и лизинговые услуги, логистика, торговля, операции с недвижимостью)» [1, с. 41]. В своем подходе он рассматривал взаимосвязь между рыночной инфраструктурой и кластерами, которые функционируют в условиях соответствующих внешних факторов. М. Портер акцентирует внимание на специфике развития национальных рынков с учетом взаимосвязи между формированием кластерных структур и инфраструктуры отдельного рынка. При этом организации рыночной инфраструктуры М. Портер рассматривал как «основные категории участников кластера» [1, с. 41]. Именно М. Портер впервые ввел понятие кластер в оборот. Под кластерами он понимал «концентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных компаний, специализированных поставщиков, поставщиков услуг, фирм в родственных отраслях, а также связанных с их деятельностью организаций (например, университетов, агентств по стандартизации, торговых объединений), в определенных областях, конкурирующих, но при этом ведущих совместную работу» [1, с. 2].

В своих исследованиях М. Портер вводил такие понятия, как кластер первого и второго поколения. Для описания кластеров первого поколения он использовал тривиальный подход, когда только на основе метода описания показал принципы организации кластерных структур и их работы на примере производства и продажи обуви [1, с. 7]. При этом он указал, что полная удовлетворенность конечного потребителя качеством приобретаемого товара возможна с учетом организации эффективных и содержательных связей между элементами кластера. Организация кластера второго поколения предполагает формирование такой структуры, когда в хозяйственные отношения вовлекаются предприятия, занимающиеся научными исследованиями, организацией учебного процесса, т.е. те, кто ориентирован исключительно на инновационное развитие. Подобный подход применяется также и в Республике Беларусь. В Беларуси также рассматриваются теоретические вопросы и практика установления связи между рыночной инфраструктурой и кластерами. Например, В.Н. Шимов, указывает, что рыночная инфраструктура — «это совокупность предприятий и организаций, обеспечивающих товародвижение: продажу, прием и отпуск товаров, их хранение, подработку, подсортировку, упаковку и транспортировку, информационное обслуживание, маркетинг, денежные операции с поставщиками и покупателями» [2, с. 486]. Вопросы организации кластерных структур и их участия в формировании инфраструктуры рынка на законода-

тельном уровне определены в постановлении Совета Министров Республики Беларусь «Концепция формирования и развития инновационно-промышленных кластеров в Республике Беларусь» от 16.01.2014 г. № 27. Постановлением предусматривается, что в подобного рода структуры будут вовлечены предприятия научной сферы и учреждения образования Республики Беларусь. По своему содержанию постановление Совета Министров Республики Беларусь в принципе ориентировано на создание кластерных структур второго поколения.

Однако постановлением не определено понятие «промышленный кластер». В преамбуле дано лишь определение инновационно-промышленного кластера — «кластер, участники которого обеспечивают и осуществляют инновационную деятельность, направленную на разработку и производство инновационной и высокотехнологичной (научно-коемкой) продукции» [3]. Воспользовавшись общими и частными законами методологии науки, промышленный кластер можно определить как сконцентрированные по географическому признаку группы взаимосвязанных промышленных компаний и предприятий в родственных отраслях, а также связанных с их деятельностью конкурирующих организаций, но при этом ведущих совместную работу, обеспечивающих и осуществляющих предпринимательскую деятельность, направленную на разработку и производство промышленной продукции.

Необходимо отметить, что в отношении отдельно взятой страны подход М. Портера рассматривается безотносительно развития ее международного сотрудничества. Рассмотрение вопросов развития кластерных структур в отрыве от международных хозяйственных связей предприятий создает лишь теоретическую основу для внедрения и развития рыночной инфраструктуры внутри страны. Для Республики Беларусь развитие международных отношений является одной из приоритетных задач. Однако прямое заимствование теории М. Портера привело к тому, что уровень развития международных отношений страны и ее правовые основы организации международных отношений не учитываются. Очевидно, что понятие «совместный промышленный кластер» относительно нескольких стран с учетом географического признака М. Портера применимо преимущественно к варианту приграничного сотрудничества, когда предприятия, сконцентрированные вблизи таможенных границ разных государств, функционируют в рамках правового поля каждой страны и нацелены на достижение одного результата совместными усилиями. Если учесть положение теории размещения предприятий, производительных сил и сложности выпускаемой продукции, то в содержание географического признака в определении М. Портера можно внести некоторую редакцию, которая не будет противоречить определению понятия «кластер» и позволит обосновывать в нем наличие территориальной удаленности предприятий двух стран.

В то же время если критерий, введенный М. Портером относительно территориального размещения, дополнить критерием комплементарности используемых ресурсов, например, наличие живого труда на территории одной страны, дополняется овеществленным трудом другой страны, то при таком подходе можно говорить о формировании организационной структуры, объединяющей в кластер предприятия ряда стран.

В данном случае существенную особенность формирования и развития кластера будут составлять прежде всего экономические интересы предприятий ряда стран. Они могут быть существенно сдерживающим фактором развития совместного кластера по сравнению с факторами условий функционирования национальных кластерных структур. В то же время если совпадают не только мотивы организации кластера, но также и планы по развитию смежных отраслей внутри стран-участниц, то экономические интересы предприятий окажут стимулирующее влияние на развитие кластера. Подобный подход возможен в случае если все элементы системы имеют заданное и достаточное количество ресурсов и их использование носит эффективный характер. Показательным примером подобного подхода является МФПГ. Для организации МФПГ в Республике Беларусь

был принят Закон «О Международных финансово-промышленных группах» [4]. Согласно Закону МФПГ есть образование, в котором предприятия нескольких стран, в том числе банки, объединяются для решения совместных задач. Так, например, в электронной промышленности Беларуси и России была организована МФПГ Элтех [5]. В рамках данного образования для решения задач повышения уровня конкурентоспособности продукции белорусские и российские предприятия электронной промышленности, а также некоторые банки объединились в одну организационную структуру. Это объединение было основано не на территориальном признаке, а на основе комплементарности используемых ресурсов как материальных, так и научных, и финансовых. Подобный подход позволяет ввести в оборот понятие «совместный промышленный кластер» и определить его как группу взаимосвязанных промышленных компаний, концентрация по географическому признаку которых определяется сложностью выпускаемой продукции и влиянием теории размещения производительных сил, а также предприятий в родственных отраслях нескольких стран и связанных с их деятельностью конкурирующих организаций, но при этом ведущих совместную работу на основе комплементарности используемых ресурсов, обеспечивающих и осуществляющих предпринимательскую деятельность, направленную на разработку и производство промышленной продукции. В остальном подходы, связанные с определением множества организаций, их связей, при формировании рыночной инфраструктуры и отраженные в правовом поле Республики Беларусь, практически полностью совпадают с предложениями М. Портера.

В Республике Беларусь для развития отдельных элементов инфраструктуры внутреннего рынка страны была принята Программа развития инфраструктуры товарных рынков Республики Беларусь на 1999–2005 гг. [2, с. 492]. Программой предусматривалось, что элементы инфраструктуры рынка будут развиваться поэтапно с таким расчетом, чтобы уровень динамизма развития рынка, его содержание и структура к заданному году в части оценки развития конкурентной борьбы и прироста емкости рынка достигли уровня, предусмотренного Программой, и соответствовали общепринятым стандартам рыночной экономики. В частности, на первом этапе «осуществлялись меры по созданию правовых и организационных условий функционирования товарных рынков, эффективному использованию торговых и складских площадей, развитию материально-технической базы рыночной инфраструктуры» [2, с. 492].

Результатом выполнения второго этапа Программы развития являются сформированные элементы рыночной инфраструктуры Республики Беларусь. В настоящее время инфраструктура внутреннего рынка страны по видам присутствующих на нем элементов подобна инфраструктуре рынков развитых стран. В то же время содержание отдельных элементов и качество их связей с остальными элементами инфраструктуры остаются относительно невысокими. В связи с этим их влияние на развитие рынка и его инфраструктуры незначительно. Прежде всего это относится к организациям, которые заняты маркетингом, операциями с недвижимым имуществом, информационным обслуживанием и подобными видами деятельности. Как правило, акцент в развитии рыночной инфраструктуры, например в программах стран с развитой рыночной экономикой, делается в основном на стимулировании функционирования предприятий сферы кредитования, маркетинга и консалтинга. Однако в сфере услуг Республики Беларусь значительный удельный вес занимают предприятия оптовой, розничной торговли и транспорт. Организации, занятые маркетингом, информационным обслуживанием и т.д., т.е. тем, что способствует изменению содержания элементов рыночной инфраструктуры и стратегий предприятий, не оказывают существенного влияния. Вклад каждого из этих направлений в формирование ВВП Беларуси не превышает 5 % [6, с. 235]. В допрограммный период финансово-кредитная сфера Республике Беларусь не была тесно связана с товарным рынком. В связи с этим основной акцент при выполнении Программы был сделан на установлении качественно новых связей между сформированными

элементами рынка и финансово-кредитной системой страны. В силу того, что институты рынка не были сформированы, не было достаточно развитого правового поля. Для регулирования деятельности субъектов рынка программные документы, выполненные в Республике Беларусь в связи с развитием рыночной инфраструктуры, носили больше директивный характер.

В настоящее время в Республике Беларусь сформированы и развиваются все элементы рыночной инфраструктуры. Например, деятельность бирж. В период 2010–2016 гг. число заключенных сделок на бирже увеличилось в 1,69 раза [6, с. 365]. Если в 2010 г. было заключено 213,0 тыс. сделок, то в 2016 г. — свыше 360 тысяч. При этом основная масса сделок была заключена на товарном рынке по купле-продаже металлопродукции. Оборот данного товара на бирже определял практически в 57,5 % всех заключенных сделок. Биржевой оборот по совершенным сделкам также возрос за рассматриваемый период. В течение 2010–2016 гг. рост превысил 300 %. Если в 2010 г. оборот составил 91,2 трлн руб., то в 2016 г. он достиг 30,6 трлн руб. (с учетом деноминации). В то же время несмотря на доминирование металлопродукции при совершении сделок на бирже, биржевой оборот в стоимостном выражении данного вида товара составлял менее 3 % общего биржевого оборота по совершенным сделкам в денежном выражении. Основной объем биржевого оборота был достигнут за счет сделок на валютном и фондовом рынках, совокупный объем которых обуславливает свыше 92 % биржевого оборота по совершенным сделкам в Республике Беларусь. Подобная тенденция сохраняется на протяжении 2010–2016 гг.

В Республике Беларусь существенное развитие получил такой элемент рыночной инфраструктуры, как оптовая и розничная торговля. За период 2010–2016 гг. оптовый товарооборот возрос до 66 022,2 млрд руб. [6, с. 363]. Однако в приложение к развитию рыночной инфраструктуры особую значимость имеет оптовый товарооборот организаций оптовой торговли, и в первую очередь торговли, связанной с куплей-продажей товаров промышленного назначения. За 2010–2016 гг. оптовый товарооборот организаций оптовой торговли возрос в 5,5 раза. В то же время в его составе есть товарные позиции, обороты которых за рассматриваемый период практически не изменяются. Например, пиломатериалы. В то же время есть товары, изменение объема продаж которых обусловлено изменением спроса. Например, стальные трубы и цемент. В 2016 г. объем продаж стальных труб снизился практически на 30 % уровня 2010 г., тогда как объем продаж цемента за период 2010–2016 гг. увеличился в 1,6 раза [6, с. 364].

За последние семь лет величина складской площади в стране не изменилась. В начале 2010 г. было 2,7 млн м², в конце конца 2016 г. — 2,8 млн м². Складской объем складов также существенно не изменился. В рассматриваемом периоде средний складской объем составлял 14–15 млн м³. В то же время значительно возросли складские площади магазинов-складов. Если в 2010 г. их складская площадь составляла 20 тыс. м², то к 2016 г. она увеличилась до 33,8 тыс. м². С учетом этого складской объем магазинов складов возрос практически на 46 %. В 2010 г. он составлял 112,4 тыс. м³, в 2016 г. — свыше 164 тыс. м³.

В Республике Беларусь сформирована развитая транспортно-логистическая инфраструктура. Некоторые авторы рассматривают транспортную инфраструктуру отдельно от рыночной. Так, М. Портер транспортную инфраструктуру рассматривает в связи с организацией работы предприятий (организаций), обслуживающих отрасли общего пользования, тогда как логистическая инфраструктура, которая фактически использует материальную базу транспортной, рассматривается в рамках рыночной инфраструктуры. П.А. Дроздов под логистикой понимает «направление хозяйственной деятельности, которое заключается в управлении материалопотоками в сферах производства и обращения» [7, с. 10]. Транспортно-логистическая инфраструктура способствует доведению товара до потребителя и в ряде случаев предполагает хранение, сортировку и оптимиза-

цию товаропотоков. Подобного рода операции составляют часть операций, связанных с функционированием рыночной инфраструктуры. Таким образом, с учетом участия транспортной инфраструктуры в процессе товародвижения ее можно рассматривать в качестве отдельного множества элементов, часть из которых относится исключительно к рыночной инфраструктуре, а часть — к транспортной.

Для характеристики эффективности функционирования транспортно-логистической инфраструктуры можно воспользоваться такими количественными показателями, как, например, грузооборот, плотность путей сообщения, эффективный уровень транспортной инфраструктуры и т.д. При этом особое внимание должно быть уделено действиям органов государственного управления, развивающих транспортно-логистическую инфраструктуру посредством изменения каналов движения грузов и формирующих оптимальную транспортную инфраструктуру с таким расчетом, чтобы повысить эффективность логистической инфраструктуры.

В Республике Беларусь, например, протяженность железнодорожных путей общего пользования в 2016 г. составила 5480 км, при этом плотность железнодорожных путей составила 26,4 км на 1000 км² территории. Железнодорожным транспортом в 2016 г. было перевезено 126,8 млн т грузов, в том числе в международном сообщении — 95,7 млн т грузов. В 2016 г. общий грузооборот, выполненный всеми видами транспорта, достиг 417,6 млн т грузов. Кроме железнодорожного в Беларуси активно используется автомобильный и трубопроводный транспорт. В 2016 г. автомобильным транспортом было перевезено 162,6 млн т грузов, а трубопроводным — 126,1 млн т грузов. При этом при перерасчете на тонно-километры объема грузов, перевезенных автомобильным транспортом, полученный показатель эффективности в разы меньше железнодорожного и трубопроводного.

Реформирование отдельных элементов рыночной инфраструктуры и создание ее принципиально новых элементов было свойственно всем постсоветским странам. В то же время в связи с различиями развития и содержания национального законодательства элементы инфраструктуры рынка постсоветских стран развиваются по-разному. В ряде случаев национальное законодательство отдельной страны оказало существенное стимулирующее влияние на развитие рыночной инфраструктуры и ее отдельных элементов. Так, одна из целей реформирования логистической инфраструктуры предполагала формирование оптимальной загрузки каждого ее элемента. В данном случае общим подходом для всех стран было создание такой законодательной базы, которая позволит не только оптимизировать функционирование отдельных элементов существующей инфраструктуры или развить их, но и создать принципиально новые элементы, без которых невозможно функционирование рыночной инфраструктуры. Показательным примером в данном случае являются Азербайджанская Республика и Российская Федерация. В экономике Азербайджанской Республики существенное влияние имеют нефтедобывающая отрасль. В то же время деятельность органов государственного управления ориентирована не только на развитие перспективных инновационных производств, не связанных прямо с нефтепереработкой, но и на развитие инфраструктуры, которая позволяет продвигать товары этих производств на рынке. Например, проект TRACESA.

Все этапы работ по организации этой транспортно-логистической инфраструктура были разделены между рядом стран. Среди них Казахстан, Узбекистан, Украина, Азербайджан, Таджикистан и др. Общий объем финансирования работ по развитию этой инфраструктуры достиг 51 млн евро. Данным проектом предполагалось не только обновить отдельные элементы инфраструктуры, но и создать ее новые объекты. В 2016 г. в Азербайджане на 1000 км² территории протяженность железнодорожных путей достигла 23,9 км. Предприятия Азербайджана в 2015 г. перевезли 226,6 млн т грузов. При этом железнодорожный транспорт Азербайджанской Республики перевез 17,1 млн т

грузов, тогда как, например, железнодорожным транспортом Республики Беларусь за аналогичный период было перевезено 131,4 млн т грузов.

Фактором, влияющим на организацию логистической инфраструктуры Азербайджана и ее содержание, является выход к морю и организация соответствующей морской транспортной инфраструктуры. В то же время влияние международного проекта, в котором участвует Азербайджан, — TRASECA, оказал существенное влияние на структуру грузоперевозок. Если в Беларуси наблюдается равная загрузка основных видов транспорта, то в Азербайджане на автомобильный транспорт приходится свыше 60 % грузооборота. Морским транспортом Азербайджан перевез 6,6 млн т грузов.

Проекты международного масштаба, такие как TRASECA, являются единичными, но при этом достаточно эффективными не только в части развития логистики, но и с позиции изменения содержания элементов транспортной инфраструктуры и ее влияния на эффективность функционирования логистической инфраструктуры. В то же время необходимо указать, что Республика Беларусь, не принимая участия в этом проекте, организовала свою логистическую инфраструктуру эффективнее, чем Азербайджан. В 2015 г. автомобильным транспортом Азербайджана был достигнут грузооборот 15 532 млн т-км, тогда как за аналогичный период в Беларуси грузооборот автомобильного транспорта достиг 25 239 млн т-км. Даже при относительном равенстве плотности путей сообщения железнодорожного транспорта в двух республиках грузооборот железнодорожного транспорта в Беларуси достиг 40 785 млн т-км, тогда как в Азербайджане — 6210 млн т-км.

Проект TRASECA указывает на существенную особенность развития рыночной инфраструктуры: наличие ресурсобеспечения у предприятий способствует тому, что они не только могут создать, например, логистическую инфраструктуру, но и в перспективе повлияют на изменение товаропотоков в регионе. В данном случае наглядным примером является деятельность российских органов государственного управления по созданию в г. Усть-Луга объекта морской транспортно-логистической инфраструктуры для выхода в Балтийское море.

В экономике существует ряд подходов для определения места расположения конкретного предприятия и объектов инфраструктуры, что связано с экономическим обоснованием и оценкой эффекта от хозяйственной деятельности подобных предприятий. При этом если в варианте с предприятиями, не занятыми в инфраструктуре, можно рассчитать прямым методом изменение прибыли в связи с появлением новых объектов инфраструктуры, то в варианте с предприятиями самой инфраструктуры ситуация сложнее. В настоящее время подход сводится к тому, что для характеристики эффективности рыночной инфраструктуры используются количественные показатели эффекта предпринимательской деятельности ее предприятий. Например, Н.Н. Гусельников для оценки эффективности инфраструктуры предприятия, предлагает ряд подходов [8]. В основе его предложений — сопоставление выгод или эффекта от мероприятий с затратами, т.е. фактически рассчитывается рентабельность продукции или услуг. При этом уровень рентабельности, оцененный в 20–30 %, считается достаточно высоким в отрасли. В ряде случаев в практике хозяйственной деятельности появляется такая «эмоциональная оценка», как сверхприбыль, когда рентабельность предприятия превышает 30 %. При подобных подходах невозможно однозначно определить достаточный уровень прибыли, который будет обеспечивать расширенное воспроизводство и оптимальный уровень загрузки предприятий рыночной инфраструктуры.

При анализе эффективности рыночной инфраструктуры существенной проблемой является невозможность использования исключительно линейных методов оценки эффекта. Поэтому подходы, позволяющие оценить эффективность функционирования инфраструктуры как системы в целом, являются весьма актуальными. Перманентный динамизм рынка вызывает необходимость качественных оценок эффективности предпри-

нимательской деятельности предприятий рыночной инфраструктуры. Предприятия рыночной инфраструктуры в стремлении к оптимизации своей деятельности затрагивают экономические интересы практически всех предприятий внутреннего рынка, что в принципе влияние на возможность дальнейшего ведения предпринимательской деятельности субъектами рынка. Эффективность является качественной категорией и для ее оценки необходимо использовать множество количественных показателей. В полной мере это относится и к предприятиям, составляющим рыночную инфраструктуру. Уровень каждого из показателей эффекта может быть положительным, отрицательным или перманентным. Сам факт того, что отдельные показатели из этого множества могут иметь низкий уровень, не означает, что эффективность функционирования рыночной инфраструктуры в целом будет низкой. Внешние или внутренние факторы ведения предпринимательской деятельности могут повлиять таким образом, что использование отдельного ресурса было незначительно. При этом уровни показателей эффекта, в том числе доведенных программными документами, могут быть обоснованно выше или обоснованно ниже плановых значений. В этом случае критерием оценки эффективности предпринимательской деятельности предприятий инфраструктуры целесообразно использовать критерии не столько экономического эффекта и окупаемости затрат, сколько целесообразности подобных мероприятий в связи с возможностью обеспечения бесперебойной хозяйственной деятельности предприятий в регионе [9]. При таком подходе возникает необходимость определения множества показателей, использование которых позволит описать эффективность рыночной инфраструктуры. Очевидно, что на основе общих показателей эффекта, например, рентабельность продукции, работ, услуг нельзя дать исчерпывающую характеристику эффективности в условиях рынка. Основная задача формирования множества показателей состоит в том, чтобы можно было определить оптимальный уровень эффективности с учетом конъюнктуры рынка. На основе подобного подхода можно не только обосновать уровень достаточности рентабельности и иных количественных показателей предприятий рыночной инфраструктуры, но и дать оценку ее эффективности. Например, функционирование системы может быть оценено как эффективное, если она способна сохранить возможность ведения хозяйственной деятельности не только в настоящем, но и в перспективе.

Рыночная инфраструктура — сложная комплексная категория. Предприятия рыночной инфраструктуры способствуют организации эффективного товародвижения на рынках и поддерживают условия эффективной конкурентной борьбы. Среди зарубежных авторов связь кластеров и инфраструктуры рассматривается М. Портером. В своем исследовании он рассматривает множество предприятий, функционирующих на одном территориальном рынке, но не конкурирующих, эффективно дополняющих друг друга. При этом для организации работы этого множества вводится в оборот понятие организаций инфраструктуры, в том числе и рыночной.

Для организации функционирования рыночной инфраструктуры необходимо формирование не только соответствующих условий, но и создание ее основных элементов — предприятий инфраструктуры. Специфика формирования и развития инфраструктуры в постсоветских странах, включая Республику Беларусь, состоит в необходимости применения директивных методов организации инфраструктуры. В Республике Беларусь их использование предусмотрено программными документами по созданию и развитию товарных рынков.

Если признак территории в кластере уточнить признаком комплементарности ресурсов, то в этом случае возможно создание совместных промышленных кластеров и совместных кластеров в сфере рыночной инфраструктуры. У Республики Беларусь есть положительный пример подобного сотрудничества — МФПГ Элтех. Использование подобного подхода в международных отношениях, например с Россией или Азербайджаном, позволит белорусским предприятиям не столько включиться в специализацию

и кооперацию производства, сколько позволит создать условия для формирования организационных структур в виде кластера с предприятиями других стран.

В теории М. Портера указывается, что кластер формируется на отдельной территории. При этом признак территории подчеркивается особо. Образование совместных промышленных кластеров теорией М. Портера не предусмотрено. В то же время принимая отдельные уточнения и дополнения к территориальному признаку в части организационно-правовых форм и форм сотрудничества, которые предусмотрено законами, можно рассматривать вопрос создания совместных кластеров предприятиями двух и более стран. При этом в данном направлении возможно несколько подходов, один из которых ориентирован на комплементарность используемых материальных ресурсов предприятиями двух стран, другой предусматривает финансовые вложения в создание совместных кластеров и инфраструктуры.

Источники

1. *Истомина, Л. А.* Кластеры и кластерная политика: генезис, эволюция, инструменты [Электронный ресурс] / Л. А. Истомина // Совет по развитию предпринимательства. — Режим доступа: http://ced.by/media/publication/books/klastery-i-klasternaja-politika/11_klastery_i_klasternaja_politika.pdf. — Дата доступа: 07.08.2018.

Istomina, L. A. Clusters and cluster policy: genesis, evolution, tools [Electronic resource] / L. A. Istomina // Business Development Council. — Mode of access: http://ced.by/media/publication/books/klastery-i-klasternaja-politika/11_klastery_i_klasternaja_politika.pdf. — Date of access: 07.08.2018.

2. Национальная экономика Беларуси : учебник / В. Н. Шимов [и др.] ; под ред. В. Н. Шимова. — 3-е изд. — Минск : БГЭУ, 2009. — 751 с.

National economy of Belarus : textbook / V. N. Shimov [et al.] ; ed. by V. N. Shimov. — 3rd ed. — Minsk : BSEU, 2009. — 751 p.

3. Об утверждении концепции формирования и развития инновационно-промышленных кластеров в Республике Беларусь и мероприятий по ее реализации [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 16 янв. 2014 г., № 27 // Министерство экономики Республики Беларусь. — Режим доступа: www.economy.gov.by/uploads/files/Kontseptsiya-klaster-gy.docx. — Дата доступа: 05.02.2018.

4. О финансово-промышленных группах [Электронный ресурс] : Закон Респ. Беларусь, 4 июня 1999 г., № 265-З // Электронная библиотека ВГУ. — Режим доступа: www.economy.bsu.by/.../Ознакомительно-Закон-Республики-Беларусь-от-4-июня-1999-... — Дата доступа: 05.02.2018.

5. Компания «ЦК МФПП «ЭЛТЕХ» [Электронный ресурс] // Каталог организаций. — Режим доступа: <http://www.list-org.com/company/2618922>. — Дата доступа: 05.02.2018.

6. Статистический ежегодник 2016 / Нац. стат. ком. Респ. Беларусь ; сост.: И. В. Медведева [и др.]. — Минск, 2017. — 524 с.

7. *Дроздов, П. А.* Основы логистики : учеб. пособие / П. А. Дроздов. — Минск, 2008. — 211 с.

Drozdov, P. A. Basics of logistics : a tutorial / P. A. Drozdov. — Minsk, 2008. — 211 p.

8. *Акулич, И. Л.* Специфика продвижения комплексной технологической продукции на внутреннем рынке Республики Беларусь / И. Л. Акулич, А. С. Сверлов, С. В. Основин // Менеджмент и маркетинг: опыт и проблемы : сб. науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2018. — С. 4–8.

Akulich, I. L. Specificity of promotion of complex technological products in the domestic market of the Republic of Belarus / I. L. Akulich, A. S. Sverlov, S. V. Osnovin // Management and Marketing: Experience and Problems : coll. of sci. works / Belarus State Econ. Univ. — Minsk, 2018. — P. 4–8.

9. *Гусельников, Н. Н.* Интегральный метод оценки эффективности инфраструктуры предприятия / Н. Н. Гусельников // Науч.-техн. ведомости СПбГПУ. Экон. науки. — 2013. — № 6-1(185). — С. 103–107.

Gusel'nikov, N. N. Integral method for assessing the effectiveness of enterprise infrastructure / N. N. Gusel'nikov // Sci. and techn. statements SPbGPU. Economics. — 2013. — № 6-1 (185). — P. 103–107.

Статья поступила в редакцию 04.12.2018 г.