

вых трансформаций: экономика, политика, право : сб. науч. тр. — Симферополь, 2018. — С. 238–241.

Shkutko, O. N. Features of the organization of the industrial policy of developing countries in the context of internationalization / O. N. Shkutko // Management in the conditions of global transformations: economics, politics, law : coll. of sci. works. — Simferopol, 2018. — P. 238–241.

9. *Harding, T.* Roll out the red carpet and they will come: Investment promotion and FDI inflows / T. Harding, B. S. Javorcik // The Econ. J. — 2011. — № 121 (557). — P. 1445–1476.

10. *Miskinis, A.* The Role of Investment Promotion Agencies in Attraction Foreign Direct Investment / A. Miskinis, M. Byrka // Ekonomika. — 2014. — Vol. 93 (4). — P. 41–57.

11. *Nicolas, F.* Lessons from Investment Policy Reform in Korea / F. Nicolas, S. Thomsen, M.-H. Bang // OECD Working Papers on International Investment. — Paris : OECD, 2013. — № 3. — 44 p.

12. Skills and foreign direct investment promotion: what can an investment promotion agency do? // The IPA Observer / UNCTAD. — 2017. — Iss. 6. — 6 p.

13. The Investment and Business Development Agency: Annual report 2017. — Prague : Czechinvest, 2017. — 36 p.

14. Skills and foreign direct investment promotion: what can an investment promotion agency do? [Electronic resource] // UNCTAD. — Mode of access: http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/webdiaepcb2014d2_en.pdf. — Date of access: 15.06.2018.

15. Skills and foreign direct investment promotion: what can an investment promotion agency do? // The IPA Observer / UNCTAD. — 2015. — Iss. 4. — 8 p.

16. Independent Evaluation ITPO Tokyo [Electronic resource] // UNIDO. — Mode of access: https://www.unido.org/sites/default/files/2013-10/ITPO_Tokyo_Evaluation_2013_Final_Report_0.pdf. — Date of access: 05.08.2019.

17. Structures and Procedures of National Contact Points for the OECD Guidelines for Multinational Enterprises. — Paris : OECD, 2018. — 54 p.

Статья поступила в редакцию 10.12.2019 г.

УДК [338.49+339.97+656] (476)

N. Podobed
BSEU (Minsk)

GENESIS OF THE INFRASTRUCTURE CATEGORY: ESSENCE, APPROACHES AND STAGES OF DEVELOPMENT

The article is devoted to a wide range of problems associated with theoretical and methodological aspects of studying the category of «infrastructure». The main approaches to the emergence of infrastructure, as concepts and categories: chronological, etymological, historical, economic. The stages of evolution of the author's approaches to the composition of the infrastructure are indicated. Unified principles for the development of infrastructure at the present stage are proposed.

Keywords: infrastructure; economic growth; scientific and technological progress.

Н. А. Подобед
кандидат экономических наук, доцент
БГЭУ (Минск)

ГЕНЕЗИС КАТЕГОРИИ «ИНФРАСТРУКТУРА»: СУЩНОСТЬ, ПОДХОДЫ И ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ

Статья посвящена широкому комплексу проблем, связанных с теоретико-методологическими аспектами изучения категории «инфраструктура». Выявлены основные подходы к возникновению

инфраструктуры как понятия и категории: хронологический, этимологический, исторический, экономический. Обозначены этапы эволюции авторских подходов к составу инфраструктуры. Предложены единые принципы развития инфраструктуры на современном этапе.

Ключевые слова: инфраструктура; экономический рост; научно-технический прогресс.

В современной экономической литературе нет однозначного толкования категории «инфраструктура» и времени ее возникновения. В течение XIX в. инфраструктура как научная категория не упоминалась. Вместе с тем зарубежные исследователи в своих трудах использовали родственные инфраструктуре понятия, например, при работе над проблемой создания общих условий производства. Так, Адам Смит в своих исследованиях выделял понятие «общественные работы» (имеющее опосредованное отношение к инфраструктуре), отмечая, что без дорог, транспорта нет роста производительности труда и увеличения богатства.

В XX в. в научном обороте зарубежных стран активно применялся термин «маркетинговая система» (англ.: *marketing system*). При этом в рамках данного термина обозначались рыночные процессы и элементы, выходящие за рамки категории инфраструктура.

В генезисе научного использования инфраструктуры как понятия и экономической категории можно выделить четыре основных подхода к ее появлению: хронологический, этимологический, исторический и экономический. При этом первые три подхода сформировали понятие «инфраструктура», а последний обозначил ее как экономическую категорию.

Хронологический подход основывается на первом упоминании данного понятия в литературе. Исходя из данного подхода термин «инфраструктура» впервые появился в Оксфордском словаре как термин из военной практики в 20-е гг. XX в. В данной трактовке под инфраструктурой понимали комплекс сооружений, обеспечивающих успешные военные операции. Уже в 40-е гг. XX в. произошла трансформация трактовки и под инфраструктурой стали понимать совокупность отраслей, способствующих взаимодействию производства и торговли. В 50-е гг. XX в. в Германии и США появились первые разработки по прогнозируемому развитию отраслей экономики на 10–25 лет, в которых была произведена оценка влияния инфраструктуры на темпы промышленного роста. В экономической литературе бывшего СССР активное изучение проблем инфраструктуры началось лишь во второй половине XX в.

Этимологический подход предполагает толкование инфраструктуры исходя из сведений о ее происхождении. Сторонники данного подхода связывают этимологию инфраструктуры с вульгарной (народной) латынью, в частности со строительным производством, фундаментом какого-либо строения, ее «каркасом» (от лат. *infra* — под, ниже и *structure* — строение, расположение). Сторонники греческого происхождения данного термина отождествляют инфраструктуру с греческим словом *υλοδομή* в переводе означавшем «база», упоминавшемся в древнегреческих трактатах.

Исторический подход занимается изучением данного понятия и его аналогов в далеком прошлом. Данный подход имеет две основные разновидности: историко-формационный и историко-цивилизационный. *Историко-формационный подход* опирается на теорию общественно-экономических формаций К. Маркса, т.е. для каждой из пяти формаций: первобытнообщинной, рабовладельческой, феодальной, капиталистической и коммунистической имелись свои элементы инфраструктуры, проходящие через этапы эволюционного развития вместе с формацией.

Представители *историко-цивилизационного подхода* опираются на цивилизационную концепцию А. Тойнби. Цивилизационный подход позволяет четко обозначить появление социальной организации, отличающейся от «естественно сложившихся форм» общности. При этом выделяются специфические атрибутивные признаки цивилизации

(письменность, города, архитектура и др.). Исходя из данной концепции инфраструктура является одним из базисных признаков цивилизации.

Экономический подход предполагает изучение процесса появления инфраструктуры как экономической категории. Если исходить из авторских трактовок генезиса инфраструктуры, как экономической категории, то можно обозначить следующую особенность: в экономической теории до сих пор нет четкого понимания, кто из исследователей первым ввел в научный оборот экономическую категорию «инфраструктура». При этом ключевую роль в развитии теории инфраструктурных инвестиций на основе анализа «издержки-выгоды» (*cost-benefit analysis*) сыграл «Новый курс» (*New Deal*) Ф. Рузвельта, направленный на преодоление последствий «Великой депрессии».

Американский исследователь П. Самуэльсон считал, что первым исследователем, использовавшим данный научный термин в 1955 г., был американский ученый П. Розенштейн-Родан [1]. В его исследованиях инфраструктура трактовалась как главное условие экономического роста, соответственно элементы инфраструктуры выделялись на основе отраслевой структуры экономики.

С точки зрения П. Розенштейн-Родана, инфраструктура — это «комплекс условий, которые обеспечивают благоприятное развитие частного предпринимательства». В своих работах Розенштейн-Родан отмечал, что: «...перед строительством фабрик, необходимо спонсировать создание большой массы инфраструктурного капитала или инфраструктуры, так как исключительно рыночные механизмы не создадут ее вовремя» [2].

Другие исследователи, например А. Янгсон, считают отцом термина «инфраструктура» Х. Зингера, введшего в 40-е гг. XX в. в научный оборот термин *social overhead capital* — «накладной капитал», близкий к современной трактовке категории «инфраструктура». Данный исследователь выдвинул концепцию «сбалансированного роста посредством несбалансированных инвестиций», согласно которой качественный рост основных экономических показателей достигается за счет формирования собственной производственной и социальной инфраструктуры [3].

Наиболее широкое экономическое трактование категории «инфраструктура» содержится в книге «Теория инфраструктуры. Основы развития рыночной экономики» Р. Йохимсена (1966 г.). Автор дает определение инфраструктуры как «суммы материальных, институциональных и личных средств, а также информации, доступной экономическим агентам, которая способствует выравниванию уровня отдачи при сравнимых инвестициях в случае подходящего распределения ресурсов, т.е. при полной интеграции и максимизации уровня экономической активности» [4].

В своих работах А. Пезенти и П. Самуэльсон считали, что инфраструктура создает преференциальные условия для частного предпринимательства, а также способствует антикризисному регулированию экономики.

По мнению экономистов Всемирного банка, категория «инфраструктура» является общей дефиницией для обозначения многих видов коммерческой деятельности, называемых в совокупности «капитал, вложенный в инфраструктуру».

В целом, термин «инфраструктура» рассматривался многими другими зарубежными учеными, среди которых К. Кларк, Р. Коуз, Р. Нурксе, Д. Росс, А. Хиршман, Ф. М. Шерер, А. Гиршман, Дж. Болдвин, Дж. Диксон и др. При этом ни один из этих авторов не раскрывает полного содержания категории «инфраструктура».

Определенные эволюционные изменения трактовки «инфраструктуры» как экономической категории произошли в 80-е гг. XX в.: инфраструктура трансформировалась в главный фактор развития национальной экономики и укрепления конкурентоспособностью. Эволюция рыночной инфраструктуры отождествлялась авторами с успешным развитием национальной системы предпринимательства как определяющего фактора экономического роста (А. Финдлэй, С. Айслам, М. Мандельбаум).

Определенные инвайроментальные изменения трактовки категории «инфраструктура», связанные с экологизацией социума и активным применением биосферного подхода, наблюдаются в трудах Э. Ховарда и Т. Гарнье. «Э. Ховард выступал с теорией города-сада, имеющего комплексы промышленной, обслуживающей и жилищной застройки, окруженные пригородной зоной сельскохозяйственных площадей. Т. Гарнье предложил проект индустриального города, состоящего из функциональных зон (промышленной, обслуживающей, отдыха и жилой), разделенных зелеными поясами» [5, с. 69]. Обе урбанистические концепции предполагали активное развитие всей инфраструктуры, в том числе и транспортной.

Таким образом, западная экономическая школа в основном рассматривала инфраструктуру как составную часть общих условий антрепренерства, позволяющую снизить транзакционные расходы при ведении бизнеса и способствующую достижению экономического роста. Маркетинговая концепция изучения рыночной инфраструктуры изначально ориентировалась на микроуровень (уровень предприятия). Начиная с 70-х гг. XX в. при исследовании инфраструктуры стал применяться макромаркетинговый подход, который предполагал изучение элементов инфраструктуры на основе теории общественного воспроизводства.

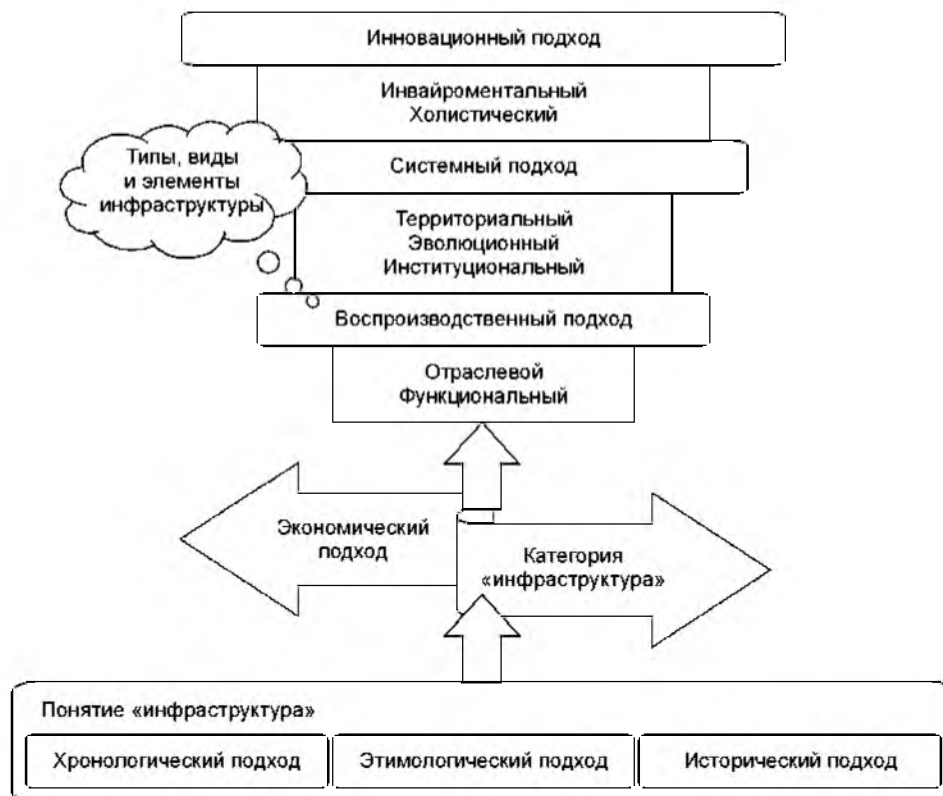
В советской экономической школе инфраструктура определялась как вторичный элемент по отношению к основному производству (В. А. Жамин, Н. З. Волчек, Б. Н. Хомелянский), вместе с тем ее основные элементы также структурировались по отраслевому принципу. Самое раннее упоминание термина инфраструктура в советский период принадлежит профессору С. А. Хейнману [6]. Он определял инфраструктуру как «комплекс отраслей, обслуживающих материальное производство» [7].

На особую роль транспорта и связи как важнейших элементов инфраструктуры, которые создают общие условия роста производства, впервые обратили внимание следующие ученые: И. Г. Александров, С. Г. Струмилин, Г. М. Кржижановский. Дальнейшее изучение инфраструктуры проводилось в работах ученых, занимающихся проблемами размещения промышленного производства и территориального планирования: А. Н. Алымова, М. К. Бандмана, Д. В. Белорусова, В. А. Жампа, В. П. Красовского, А. И. Кочерги, И. И. Панфилова, В. А. Сенникова, М. В. Солодкова и др.

После 1991 г. изучение инфраструктуры в странах СНГ происходило в экономической плоскости. Так, инфраструктура трактовалась как «комплекс отраслей хозяйства, которые обеспечивают общие условия функционирования экономики (дороги, транспорт, связь и т.п.)». Аналогичные определения понятия «инфраструктура» предложили в своих работах А. А. Амбарцумов, Ф. Ф. Стерликов, Е. А. Абрамова, А. Н. Ильиченко и др.

Советские исследователи сформировали уникальные методологические подходы к познанию категорий «инфраструктура» и «инфраструктура региона»: отраслевой, функциональный, воспроизводственный, территориальный, системный и эволюционный. В настоящий момент активно формируется инновационный подход и его разновидности: инвайроментальный и холистический (см. рисунок).

При воспроизводственном подходе инфраструктура рассматривается как отдельный элемент производственного процесса, выполняющий различные экономические задачи. Отраслевой подход отождествляет каждый элемент инфраструктуры с отраслью экономики. Функциональный подход выражается в восприятии инфраструктуры через ее функциональную принадлежность. Территориальный подход предполагает проведение комплексных исследований инфраструктуры на различных территориальных уровнях. Эволюционный подход сформировался как продолжение территориального и был сформулирован Е. Б. Дворяждиной и Е. Э. Сапожниковой в монографии «Рыночная инфраструктура региона: эволюционный подход к исследованию». Данные авторы рассматривают инфраструктуру через призму эволюционных процессов развития региональной



Дерево подходов к генезису инфраструктуры

Источники: разработано автором.

социально-экономической системы. Каждый из подходов интересен и по сути они дополняют друг друга, помогая сформировать единый системный подход к изучению инфраструктуры.

При современном рассмотрении «инфраструктуры» как научного термина можно выделить два варианта трактовки: широкую и узкую. При широком подходе под инфраструктурой понимается совокупность всех материально-технических условий, без которых нормальное функционирование актов купли-продажи становится невозможным.

Белорусский ученый профессор Н. С. Шелег в своих работах писал «Отождествление инфраструктуры со всей совокупностью технологического оборудования приводит к усложнению аналитических моделей и снижает научную достоверность исследования» [8, с. 129]. Если исходить из узкого подхода, инфраструктура — это система организаций, соответствующих действующему рыночному механизму.

С позиции инновационного, системного и воспроизводственного подходов можно выделить два основных варианта классификации элементов инфраструктуры: функциональный (по базовым функциям, выполняемым элементами) и отраслевой (структурный) (отождествление элементов инфраструктуры со структурой экономической системы). Сравнительный анализ основных хронологических этапов генезиса научного понимания состава категории «инфраструктура» представлен в табл. 1.

Таблица 1. Сравнительный анализ этапов эволюции состава инфраструктуры как экономической категории

Виды инфраструктуры	Автор и особенности подхода
Экономическая (транспортная, логистическая, промышленная, коммуникационная и др.) Социальная (образование, здравоохранение и др.)	N. M. Hansen (1965) Узкий функциональный подход относительно потребностей производства и социума: поддержка роста объема производства и создание социального комфорта
Личная инфраструктура (инфраструктура человеческого капитала) Институциональная (законы, процедуры) Материальная (транспортная, коммуникационная, образовательная и др.)	P. Йохимсен (1966) Широкий функциональный подход относительно потребителя: полнота удовлетворения всех видов потребностей
Инфраструктура ядра (транспорт, коммуникации) Инфраструктура не-ядра (остальные элементы)	D. Aschauer (1989) Узкий функциональный подход относительно структуры экономики и ее стабильного роста
Инфраструктура сетей (дороги, коммуникации и др.) Инфраструктура точек (школы, больницы, музеи)	D. Biehl (1991) Широкий структурный подход: инфраструктура привлекает инвестиционный капитал
Материальная (транспорт, сети, коммуникации) Нематериальная (образовательные центры и центры инновационных разработок)	Di Palma, Mazziotta et al. (1998) Узкий структурный подход на основе деления на материальные и нематериальные активы
Производственная (транспорт, коммуникации и др.) Социальная (образование, здравоохранение и др.) Рыночная (логистика, финансовые услуги, кейтеринг и др.)	В.Е. Попов (2009) Узкий функциональный подход. Базис — устойчивость экономики и сбалансированность ее структуры
«Тяжелая» инфраструктура (экономическая, социальная, индустриальная) «Мягкая» инфраструктура (законы и нормативы)	G. Vaughan Morris et al. (2012) Широкий структурный подход на основе авторской классификации

Источники: [9].

Использование столь сложной методологии обусловлено этимологическими характеристиками категории «инфраструктура», поэтому особую сложность представляет собой выработка единой методологии оценки этапов развития и современного состояния инфраструктуры.

В научной литературе имеются существенные расхождения в трактовке понятия «инфраструктура», ее состава, классификации и элементов. Общие недостатки понимания «инфраструктура» обусловлены множественностью подходов к возникновению данной категории, предложенных разными авторами, принадлежащими к различным научным школам. На основе изучения отечественных и западных источников нами были выделены следующие базовые недостатки:

1) часть авторов трактует термин «инфраструктура» как «систему организаций, адекватных рыночному механизму» [10, с. 26]. При этом применяется исключительно прикладное восприятие инфраструктуры как элемента, выполняющего в экономике заранее определенные неизменяемые функции, зависящие от отраслевой структуры экономики, что не соответствует современным явлениям конвергентности и многофункциональности;

2) содержание дефиниций «инфраструктура» различных авторов не отражает перечень социально-экономических отношений, возникающих вследствие коммерческого использования элементов инфраструктуры;

3) обозначенные характеристики инфраструктуры не позволяют использовать их для экономического форсайта;

4) описанные элементы инфраструктуры формируют закрытый перечень элементов, не оставляя возможности для добавления новых видов инфраструктур [11, с. 4]. Например, в настоящий момент на базе теории «Новая энергетическая цивилизация» происходит активная генерация нового вида инфраструктуры — транспортно-энергетической;

5) при факторном анализе одна часть исследователей относит инфраструктуру к факторам экономического роста, другая часть — к факторам территориальной организации; третья часть — к факторам инновационного развития;

6) большая часть исследователей полностью игнорирует важнейший вид транспортно-логистической инфраструктуры, определяемый нами как придорожно-сервисная [12, с. 236].

Для снижения неопределенности при исследовании инфраструктуры необходимо рассмотреть эволюцию данной категории через призму базовых экономических теорий. Основой для подобного анализа могут послужить теории пространственного размещения, теории экономического роста и теории научно-технического прогресса. При этом было выявлено, что практически любая аналитическая разработка в сфере инфраструктуры относится к категории междисциплинарных сравнительных исследований (табл. 2).

Таблица 2. Основные теории формирующие принципы формирования и размещения объектов инфраструктуры

Теория	Принцип
Теории размещения: сельскохозяйственного штандорта (И. Тюнен); теория промышленного штандорта (В. Лаунхард); теория общего экономического равновесия (Л. Вальрас); Теория размещения промышленности (А. Вебер); теория центральных мест (В. Кристаллер); теория организации экономического пространства (А. Леш); Синтетическая теория размещения (У. Айзард); модель «центр — периферия» (Д. Фридман); концепция новой экономической географии (Пол Кругман) и др.	Автопозности Адаптивности Когезионности Фрактальности
Теории экономического роста: теория экзогенного роста (Р. Солоу); теория эндогенного роста (П. Ромер); модель Р. Барро; институциональная теория экономического роста (С. Кузнец) и др.	Синергетичности Интероперабельности Комплиментарности Комплексности Конструктивности
Теории научно-технического прогресса: теория циклов К. Жюгляра; теория циклических колебаний фондового рынка Ч. Доу; теория длинных волн (Н. Кондратьев); концепция инновационных волн (Й. Шумпетер); теория технико-экономической парадигмы (К. Перес и К. Фримен) теория технологических укладов (С. Глазьев и Д. Львов); концепция смещения парадигм (Т. Кун); кластерная теория (М. Портер) и др.	Кластеризации Цифровизации Мультисервисности Многофункциональности

Источники: составлено автором.

Изучение теорий, отображенных в табл. 2, позволяет сделать вывод о постепенном усложнении пространственных схем территориального размещения инфраструктурных объектов за счет создания многофакторных моделей экономического роста, развития концепции научно-технического прогресса, что в итоге может привести к созданию новой парадигмы формирования инфраструктуры, в том числе для межгосударственных объединений.

Дополнительный социальный, экологический и экономический эффект от эффективного использования инфраструктуры должен определяться для каждого вида инфраструктуры отдельно. Для транспортно-логистической инфраструктуры, например,

он будет проявляться в организации эффективных схем грузоперевозок в рамках мировых транспортных коридоров, активизации международной торговли, сокращении всех видов затрат перевозчиков грузов, появлении новых рабочих мест и альтернативной занятости, активном развитии всех элементов инновационной инфраструктуры, снижении уровня загрязнения, использовании вторичных ресурсов и возобновляемых источников энергии, пропаганде социальной ответственности бизнеса [8, с. 135].

Обобщая научные мнения о возникновении категории инфраструктура с точки зрения экономической теории, можно сделать следующие выводы:

- существуют четыре основных подхода к генезису понятия инфраструктура: хронологический, этимологический, исторический (историко-формационный и историко-цивилизационный) и экономический. При этом только экономический подход изучает становление инфраструктуры как экономической категории;
- в настоящее время не существует единого к определению категории «инфраструктура», имеются существенные расхождения в трактовке генезиса инфраструктуры, ее состава, классификации и элементов;
- вместе с тем большинство авторов рассматривают инфраструктуру как точку роста региональной и национальной экономики, опираясь на теории размещения, экономического роста и научно-технического прогресса;
- в процессе генезиса инфраструктуры возникли общие принципы формирования и размещения инфраструктурных объектов, такие как автопоэзность, адаптивность, когезионность, фрактальность и др.

Источники

1. *Rosenstein-Rodan, P. N.* Notes on the Theory of the «Big Push» / P. N. Rosenstein-Rodan // Economic Development for Latin America : proc. of a conf. held by the Intern. Econ. Assoc. / edited by H. S. Ellis, H. C. Wallich. — London : Macmillan, 1961. — P. 60.
2. *Pioneers in Development* / edited by G. Meier, D. Seers. — New York : Oxford Univ. Press for the World Bank, 1984. — 372 p.
3. *Singer, H. W.* International Development: Growth and Change / H. W. Singer. — New York : McGraw-Hill Book Co, 1964.
4. *Jochimsen, R.* Theorie der Infrastruktur: Grundlagen der marktwirtschaftlichen Entwicklung / R. Jochimsen. — Tübingen : J.C.B. Mohr, 1966.
5. *Джафарова, С. А.* Теоретические аспекты понятия «социальная инфраструктура» / С. А. Джафарова // Экон. науки. — 2012. — № 8 (93). — С. 68–70.
Dzhafarova, S. A. Theoretical aspects of the concept of «social infrastructure» / S. A. Jafarova // Econ. sciences. — 2012. — № 8 (93). — P. 68–70.
6. *Благинин, В. А.* Ретроспективный анализ научных взглядов на понятие «транспортная инфраструктура региона» / В. А. Благинин // Фундамент. исслед. — 2016. — № 11-5. — С. 979–984.
Blaginin, V. A. A retrospective analysis of scientific views on the concept of «regional transport infrastructure» / V. A. Blaginin // Fundamental Research. — 2016. — № 11-5. — P. 979–984.
7. *Хисамутдинов, И. А.* Основы экономики и теории рынка / И. А. Хисамутдинов. — Уфа : УГНТУ, 2010. — 734 с.
Khisamutdinov, I. A. Fundamentals of economics and market theory / I. A. Khisamutdinov. — Ufa : USOTU, 2010. — 734 p.
8. *Шелег, Н.* Стимулирование развития инновационной инфраструктуры Республики Беларусь с использованием инструмента государственно-частного партнерства / Н. Шелег, Н. Подобед // О-во и экономика. — 2019. — № 3. — С. 128–135.
Sheleg, N. Stimulating the development of innovative infrastructure of the Republic of Belarus using the public-private partnership tool / N. Sheleg, N. Podobed // Soc. and Economics. — 2019. — № 3. — P. 128–135.
9. *Baskakova, I. V.* The Concept of Infrastructure: Definition, Classification and Methodology for Empirical Evaluation / I. V. Baskakova, N. S. Malafeev // Изв. Урал. гос. экон. ун-та. — 2017. — № 3 (71). — С. 29–41.

Baskakova, I. V. The Concept of Infrastructure: Definition, Classification and Methodology for Empirical Evaluation / I. V. Baskakova, N. S. Malafeev // Bull. of the Ural State Univ. of Economics. — 2017. — № 3 (71). — P. 29–41.

10. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент / Ю. И. Енин, Н. А. Подобед. — Минск : БНТУ, 2015. — 98 с.

Enin, Yu. I. Innovation Management / Yu. I. Enin, N. A. Podobed. — Minsk : BNTU, 2015. — 98 p.

11. *Трубицына, Т. И.* Инфраструктура как категория экономической теории / Т. И. Трубицына // Изв. Саратов. ун-та. Сер. Экономика. Управление. Право. — 2012. — Вып. 2, т. 12. — С. 3–7.

Trubitsyna, T. I. Infrastructure as a category of economic theory / T. I. Trubitsyna // Bull. of the Saratov Univ. Ser. Economy. Control. Right. — 2012. — Iss. 2, vol. 12. — P. 3–7.

12. *Подобед, Н. А.* Транспортно-логистическая инфраструктура Евразийского союза: принципы и факторы эволюционного развития / Н. А. Подобед, Ю. И. Енин // Вест. Нац. акад. наук Беларуси. Сер. гуманитарных наук / гал. ред. А. А. Каваленя. — 2019. — Т. 64, № 2. — С. 235–241.

Podobed, N. A. Transport and Logistics Infrastructure of the Eurasian Union: Principles and Factors of Evolutionary Development / N. A. Podobed, Yu. I. Yenin // Proc. of the Nat. Acad. of sciences of Belarus. Humanitarian Ser. / chief ed. A. A. Cavalry. — 2019. — Vol. 64, № 2. — P. 235–241.

13. *Бушуев, В. В.* Транспортно-энергетическая инфраструктура Евразии как основа ее устойчивого развития / В. В. Бушуев // Экономика региона. — 2013. — № 4. — С. 142–150.

Bushuev, V. V. Transport and energy infrastructure of Eurasia as the basis of its sustainable development / V. V. Bushuev // Economy of the region. — 2013. — № 4. — P. 142–150.

14. *Енин, Ю. И.* Инновационный менеджмент и маркетинг инноваций / Ю. И. Енин, А. А. Пилюттик, Н. А. Подобед. — Минск : Право и экономика, 2017. — 115 с. — (Серия «Высшее образование»).

Enin, Yu. I. Innovation management and marketing of innovations / Yu. I. Enin, A. A. Pilyutik, N. A. Podobed. — Minsk : Law and Economics, 2017. — 115 p. — (Series «Higher Education»).

15. *Подобед, Н. А.* Формирование единой транспортно-логистической инфраструктуры в контексте евразийской интеграции / Н. А. Подобед, Ю. И. Енин // Науч. тр. / Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2019. — Вып. 12. — С. 351–359.

Podobed, N. A. Formation of a unified transport and logistics infrastructure in the context of Eurasian integration / N. A. Podobed, Yu. I. Enin // Sci. works / Belarus State Econ. Univ. — Minsk, 2019. — Iss. 12. — P. 351–359.

Статья поступила в редакцию 10.12.2019 г.

УДК 336 (476)+339.72 (476)

A. Popkova

The Institute of Economics of the NAS of Belarus (Minsk)

IMPROVEMENT OF MONETARY POLICY INSTRUMENTS TO STIMULATE BUSINESS ACTIVITY IN THE REPUBLIC OF BELARUS

The article examines the instruments of monetary policy aimed at stimulating entrepreneurial activity. The analysis of credit rates and the reasons for high inflation expectations of the population in the Republic of Belarus is carried out. Proposals were made to actively use the securitization mechanism to attract resources for small and medium-sized businesses and to create a specialized platform for securitized loans. A new method for determining the calculated value of risk coefficients depending on the quality of securitized assets and the structure of the deal is proposed.

Keywords: *monetary policy; entrepreneurship; loan rates; inflation; inflation expectations; investments; economic growth; securitization.*