

**Макроэкономические аспекты влияния развитости транспортной
инфраструктуры на человеческое развитие**

Научный руководитель – Сафрончук Марина Валентиновна

Сергеева Мария Вячеславовна эб32

Аспирант

Московский государственный институт международных отношений, Факультет
прикладной экономики и коммерции, Москва, Россия

E-mail: masha_serq1995@mail.ru

Вопрос влияния транспортной инфраструктуры и процесса ценообразования как двух отдельных факторов на человеческое развитие в экономической науке исследуется на современном этапе скорее опосредованно, как доказанный факт. При этом данная проблема рассматривается научным сообществом преимущественно в одном направлении. Так, положительный эффект транспортной инфраструктуры на человеческое развитие определяется через увеличение мобильности и доступности ресурсов [7-8;11], увеличение объемов торговли [8-9] и, как следствие, экономический рост, который ведет к повышению уровня жизни населения и уровня человеческого развития, в частности [1]. Исследование влияния ценообразования на человеческое развитие ограничивается анализом уровня цен на транспортные услуги и/или транспортировку [10] или рассмотрением транспортной составляющей в цене товара, что, в целом, стимулирует снижение цен в экономике при экономическом росте [4] и приводит к росту реальных доходов на душу населения [1].

Высокая сложность анализа цен и их составляющих на уровне экономики в целом, обусловленная большой дифференциацией продукции разного вида, представляет собой основное ограничение на пути эмпирического подтверждения макроэкономического влияния транспортно-ценового фактора на человеческое развитие. Во многом, эта проблема определена доминирующим в экономике микроэкономическим взглядом на цену и ценообразование, в результате чего, макроэкономический эффект последнего практически полностью игнорируется за пределами анализа командно-административной экономики.

Тем не менее, влияние ценообразования с позиции макроэкономики имеет место быть и обусловлено социально-экономическим развитием общества. Многие авторы считают, что макроэкономический подход к пониманию ценообразования не только позволяет проанализировать состояние экономической системы, в целом, оценить эффективность различных институциональных факторов, но и выявить основные тенденции развития экономики в рамках определенного сегмента [5]. Например, Хамилтон К. полагает, что в основе ценообразования лежат классовые отношения, сложившиеся на определенном этапе социально-экономического развития общества, тогда каждый этап общественного развития отличается своей моделью ценообразования [6]. Схожую позицию занимает Струве П. (1931), утверждая, что процесс ценообразования осуществляется на уровне государства (власть-имущими), что детерминирует уровень и развитие общества [3]. Эта идея находит свое подтверждение в исследованиях влияния на ценообразование института собственности, базирующихся на законодательном характере определения отношения к собственности. В свою очередь, влияние института собственности на ценообразование обусловлено уровнем общественного экономического развития [2].

Таким образом, макроэкономическое влияние ценообразования на уровень человеческого развития связано с влиянием на процесс формирования цены многих институциональных и макроэкономических факторов, функционирующих в условиях уже сложившихся в социуме общественных отношений. Тогда, уровень и особенности существующих

общественно-экономических отношений [3], определяя процесс ценообразования на уровне государства, определяют уровень и развитие человеческого фактора в стране посредством развития (или торможения) транспорта, культуры, науки, и т.д. В результате, макроэкономический вектор влияния ценообразования на человеческое развитие имеет вид: Характер социально-экономической системы - Ценообразование - Транспортная инфраструктура - Человеческое развитие.

Данная работа нацелена на изучение данного вопроса, а также выявление особенностей влияния двусторонней связи между развитостью транспортной инфраструктуры и существующем в стране ценообразованием на уровень человеческого развития. Так, в качестве основных целей можно рассмотреть: 1) исследовать влияние развитости транспортной инфраструктуры на ценообразование; 2) изучение обратного влияния; 3) проанализировать двустороннюю (двунаправленную) связь транспортной инфраструктуры и ценообразования с последующим исследованием ее влияния на человеческое развитие.

Анализ был проведен на 118 странах мира различного экономического, социального и политического устройства. Для построения модели использовались панельные данные за 2009-2018 гг.

Влияние показателей уровня развития транспортной инфраструктуры на национальный уровень цен (соотношение индекса конверсии паритета покупательной способности к рыночному курсу валют) различается, что объясняется спецификой рассматриваемых индексов и различием в методологии их расчета. Данное исследование, с одной стороны, подтверждает факт снижения цены на товар за счет сокращения транспортных расходов в результате развития транспортной инфраструктуры. С другой стороны, было доказано, что растущая логистическая эффективность способствует повышению национального уровня цен. Вопрос взаимодействия этих двух показателей требует дальнейшего изучения.

Рассматривая обратное влияние - «процесса ценообразования на транспортную инфраструктуру», в результате проведенного исследования, выявлено отрицательное влияние фактора ценообразования в виде соотношения индекса конверсии паритета покупательной способности к рыночному курсу валют на показатель индекса глобальной конкурентоспособности по категории инфраструктура. Подобная ситуация имеет место в случае, когда повышение цен в экономике способствует подорожанию стоимости реализации запланированных ранее инфраструктурных проектов, вследствие чего, эти проекты приостанавливаются или реализуются не в полной мере. Тем не менее, анализ по выявлению характера зависимости этих двух показателей, что данная связь имеет свою специфику на каждом уровне развития общества, характеризуясь положительной тенденцией. Эта же положительная тенденция отражена в эффекте фактора ценообразования на индекс эффективности логистики. Выявленный положительный эффект может являться следствием следующей тенденции: развитие экономики в стране сопровождается и обеспечивается посредством достижения более высокого уровня производительности и эффективности экономических процессов за счет растущей эффективности институтов на фоне наблюдаемого роста цен. Тогда, чем более развитой является страна, тем выше национальный уровень цен (относительно США) и тем более эффективно осуществляется, в том числе, логистика товаров.

В результате, можно предположить, что изучение данного вопроса по взаимосвязи ценообразования в виде индекса конверсии паритета покупательной способности к рыночному курсу валют и уровня развития транспортной инфраструктуры требует дальнейшего анализа с разделением стран по уровню социально-экономического развития.

Таким образом, результаты проведенного исследования подтверждают факт взаимосвязи показателей уровня развития транспортной инфраструктуры и ценообразования, определяемой микроэкономическим влиянием, с одной стороны, и макроэкономическим, с другой. Совместный эффект рассматриваемой связи оказывает положительное воздей-

ствии на человеческое развитие. Тем не менее, существует необходимость расширения данного исследования, с разделением стран по кластерам в зависимости от уровня их развития.

Источники и литература

- 1) Дубровская Ю.В., Копницева Н.М., Поздеева А.М. Транспортная инфраструктура как фактор экономического роста региона // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. №1. С.293-296.
- 2) Сергеева М.В. Ценообразование на разных уровнях общественно-экономического развития: политэкономический анализ // Экономика и Управление: Проблемы и Решения. 2018. №.2. Т.3(74). С.89-99.
- 3) Струве П.Б. Хозяйство и цена: критические исследования по теории и истории хозяйственной жизни. М., 1913. Ч. 1; М., 1916. Ч. 2. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://xn--90ax2c.xn-p1ai/catalog/000199_000009_004016971/viewer/?page=5
- 4) Щербанин Ю.А. Транспорт и экономический рост: взаимосвязь и влияние // Евразийская Экономическая Интеграция. 2011. № 3 (12). С. 65-78.
- 5) Beckert J. Where do prices come from? Sociological approaches to price formation // Socio-Economic Review. 2011. Vol. 9. P. 757–786.
- 6) Hamilton C. Price formation and class relations in the development process // Journal of Contemporary Asia. 1987. N 17(1). P. 2-18.
- 7) Khandker S.T., Bakht Z., Koolwal G.B. The poverty impact of rural roads: Evidence from Bangladesh // Economic Development and Cultural Change. 2009. N 57 (4). P. 685-722.
- 8) Popova E. Relations between Wellbeing and Transport Infrastructure of the Country // Procedia Engineering. 2017. Vol. 178. P. 579-588.
- 9) Robinson M. Transport Infrastructure Fiasco Tarnishes Australia’s Reputation. 2010. URL: <http://www.economy.com/dismal/analysis/121668>
- 10) Staal S., Delgado C., Baltenweck I., Kruska R. Spatial aspects of producer milk price formation in Kenya: a joint household-GIS approach // International Association of Agricultural Economics. 2000. URL: <https://hdl.handle.net/10568/1928>
- 11) Stifel D., Minten B. Market access, welfare and nutrition: Evidence from Ethiopia // ESSP working Paper. Washington. 2015. N 77. P.1-47.