

Роль инфраструктурных инвестиций в национальном процессе воспроизводства

© 2011 В.В. Матвеев

кандидат экономических наук, доцент

Всероссийский заочный финансово-экономический институт, г. Москва

E-mail: OET2004@yandex.ru

В статье речь идет о том, что инвестиции в инфраструктуру – это идеальный путь перераспределения ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост. Неадекватная инфраструктура тормозит процессы углубления международного разделения труда и развития экономического обмена на глобальном экономическом пространстве.

Ключевые слова: инфраструктура, региональная инфраструктура, транспортная и коммуникационная инфраструктура, инвестиции в инфраструктуру.

Глобальный финансовый кризис 2007–2009 гг. сделал особенно актуальными теоретические и практические подходы к трактовке инфраструктуры в качестве фактора обеспечения долгосрочного устойчивого экономического роста. Свидетельством тому являются амбициозные программы развития и модернизации инфраструктуры, принятые правительствами многих стран мира, включая США и Китай. Они основывались на достигнутом между экономистами консенсусе о том, что инвестиции в инфраструктуру являются одним из наиболее эффективных факторов обеспечения экономического роста.

Согласно широко признанным расчетам Марка Занди¹, главного экономиста компании Moody's Есопому, государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции; при этом каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере 1,59 долл. Кроме того, бизнес в целом выигрывает вследствие сокращения таких издержек, как транспортные, коммуникационные, энерго- и водоснабжения.

Несмотря на достаточно длительное время исследования проблем развития инфраструктуры, до последнего времени общественные дискуссии об инфраструктуре в странах мира нередко сосредоточивались только вокруг инвестиций в развитие пассажирского транспорта. Причем инфраструктурные расходы рассматривались в основном в качестве потребительских расходов частного или государственного сектора. Лишь сравнительно недавно развитие инфраструктуры стали рассматривать в категориях капитальных вложений².

Между тем для обеспечения долговременного экономического роста в национальных хозяйствах необходим поиск оптимального сочетания

инфраструктурных инвестиций в различные отрасли, включая производственную и социальную сферы.

Для стран с развивающимися (формирующимися) рынками типа России инфраструктурные инвестиции имеют особую значимость в связи с долгосрочным нарушением сбалансированности государственных финансов и отсутствием необходимых макроэкономических условий для наращивания частных инвестиций в промышленное производство. Неспособность России модернизировать железнодорожную и автодорожную сеть, внутренние водные пути, портовое хозяйство, аэропорты в значительной степени снижает эффективность национальной экономики. По некоторым расчетам, даже в США прямые и косвенные потери экономики вследствие роста логистических издержек возросли с 8,6 % валового внутреннего продукта (ВВП) в 2003 г. до 10 % в 2008 г.³ В России они значительно выше. В то же время развивающиеся страны Азии, прежде всего Китай и Индия, вкладывают огромные средства в развитие первоклассной транспортной и коммуникационной инфраструктуры.

Для того чтобы не отстать, России необходимо инвестировать значительные капиталы практически во все сектора инфраструктуры, начиная от универсальных высокоскоростных широкополосных систем связи до транспортных и энергетических систем. Другими словами, Россия и страны с развивающимися рынками могут сэкономить значительные инвестиции в национальную экономику, обеспечивая их в необходимом объеме для развития инфраструктуры.

Понятие “инфраструктура” вошло в “западный” раздел экономической науки на кейнсианской волне в конце 1940-х гг. XX в. по двум причинам: (1) по мере углубления общественного

разделения труда; (2) в связи с невозможностью удовлетворения инфраструктурных потребностей субъектов экономических отношений, опираясь исключительно на рыночные механизмы.

Анализ литературы показал, что вплоть до недавнего времени в академической среде отсутствовало общепринятое определение инфраструктуры. Это же касается и выделения рассматриваемой категории в статистических показателях.

Понятие “инфраструктура” (в переводе с англ. – основа, фундамент) стало применяться в экономической литературе западных стран с середины XX в. Сущность этого понятия сводится к следующему. Для получения готовой продукции, например станков или машин, нужно вложить средства не только в сборочные цеха, но и в развитие транспорта, строительство складских помещений, оптовую торговую сеть, чтобы реализовать полученную продукцию. Западные экономисты рассматривают эти инвестиции как “дополнительный общественный капитал”, или “накладные социальные издержки”. Инвестиции в инфраструктуру⁴ трактуются как предшествующие инвестиции в промышленность и сельское хозяйство, как неприбыльные, формируемые за счет всего общества.

В известной работе “Экономикс”⁵ инфраструктура определяется как “капитальные сооружения, использование которых гражданами и фирмами обычно обеспечивается государством (автомагистрали, мосты, городские транспортные системы, водоочистные сооружения, муниципальные системы водоснабжения, аэропорты), для фирмы это службы и сооружения, необходимые для производства продукции, создание которых собственными силами обошлось бы ей слишком дорого и поэтому обеспечивается государством или другими фирмами (водоснабжение, электроэнергия, вывоз производственных отходов, перевозки грузов, научно-исследовательские и проектно-конструкторские работы, финансовое и банковское обслуживание)”. Актуальность данного утверждения подчеркивается фактом строго государственного обеспечения национальных инфраструктурных потребностей.

Шведский экономист К. Виксель, рассматривая роль производства в экономической системе, выделил прямые производственные издержки общества, необходимые для развития сфер деятельности, обслуживающие производственные процессы в экономике. Дж. Кларк, в свою очередь, выделил накладные издержки на микроуровне и макроуровне. К первым он относил затраты, связанные с содержанием снабженческих и сбытовых фирм, финансово-аудиторских контор, фирм, занимающихся изучением спро-

са, рекламной деятельностью, научно-техническим и информационным обслуживанием и т.д. Во вторую группу Кларк включал расходы, связанные с развитием отраслей, необходимых для функционирования рынка в целом и способствующих развитию частного капитала в сфере производства и обращения (транспорт и связь, складское хозяйство и другие отрасли, обеспечивающие товарное обращение).

В 60-е гг. прошлого века ученые-экономисты А. Льюис, Р. Нурже, А. Харшмэн и А. Янгсон, исходя из классической теории экономического роста, пришли к выводу о необходимости авансирования общественных накладных расходов, которые требуются для создания нормальных экономических условий функционирования рынка. У. Ростоу, отстаивая необходимость инвестиций в развитие отраслей рыночной инфраструктуры, использовал концепцию общественных накладных расходов и доказывал возможность получения в результате этих расходов тройного эффекта в экономике: сокращение издержек обращения, быстрый рост внешней торговли и экспортных отраслей и создание капиталов для развития современной промышленности.

Известный ученый-экономист П. Самуэльсон выступал за государственную поддержку осуществления крупных проектов развития рыночной инфраструктуры (складская система общего пользования, оборудование торговых портов и терминалов, рыночно-информационные системы и т.д.)⁶.

В СССР в годы планового ведения хозяйства отрасли инфраструктуры в экономическом аспекте изучались недостаточно. В советский период их заслоняло производство. На первый план выдвигались наглядные показатели экономического роста: миллионы тонн угля, чугуна, стали, квадратных метров возводимого жилья и т.д., а инфраструктура поставляла загадочные “тонно- и пассажирокилометры”, что уже в те времена считалось деятельностью второго сорта и финансировалось наравне с социальной сферой по остаточному принципу.

В отечественных условиях трактовки инфраструктуры как совокупности “вспомогательных” хозяйственных отраслей не сложилось целостного статистического определения инфраструктуры по аналогии с американским *public works* (общественные службы и сооружения), в которое включаются: автомобильные дороги, аэропорты, водный транспорт, водоснабжение и канализация, удаление твердых отходов и общественный транспорт.

В общем случае инфраструктура определяется западными специалистами как комплекс ка-

питательных товаров, потребление которых возможно исключительно в комбинации с “трудом” и другими факторами производства; при этом данная группа активов не имеет “прямого потребителя”.

Указанное определение позволяет различать несколько компонент инфраструктуры и анализировать их прямое влияние на проблемы развития, а также показывает важность спецификации инфраструктурного сектора для целей оценки эффективности вложений в него. Основываясь на указанном же определении инфраструктуры, в ее составе принято выделять следующие сегменты:

- транспортная инфраструктура;
- жилищно-коммунальная инфраструктура (система сточных вод, система мусоропереработки);
- телекоммуникационная инфраструктура;
- энергетическая инфраструктура (линии электропередачи, трубопроводный транспорт), рассмотрение которой доступно с учетом “физических” единиц измерения (по каждому сегменту): протяженность дорожного полотна, железнодорожной линии; количество домохозяйств, подключенных к системам водоснабжения и переработки мусора; количество линий телефонной связи; количество электростанций, распределительных мощностей).

Экономисты и эксперты в области градостроительства различают два типа инфраструктуры (см. таблицу): экономическую и социальную. Первая определяется как условие, напрямую способствующее развитию экономической активности (дороги, железные дороги, порты, линии связи, системы водоснабжения и очистки). Вторая же рассматривается как фактор, косвенно влияющий на экономическое развитие, однако несущий “социальную нагрузку” (школы, рекреационный сектор). *Forie (2006)*⁷ утверждает, что инфраструктуре так или иначе присущи свойства “капитальности” и “публичности”;

это позволяет при анализе оперировать термином “*инфраструктурный капитал*”.

Различаются две стороны рыночной инфраструктуры:

- во-первых, ее материально-вещественное содержание, экономический потенциал, создающий условия функционирования системы рынков (складские здания и сооружения, торговые площади, торгово-складское оборудование, здания и оборудование бирж, коммерческих банков и т.д.);
- во-вторых, это экономические отношения по поводу деятельности субъектов рынка, направленной на создание условий товарного и денежного обращения; носителем этих отношений является рыночная инфраструктура.

По материально-вещественному содержанию рыночная инфраструктура подразделяется на две подсистемы: первая представлена совокупностью отраслей, обслуживающих процесс производства, а вторая - отраслями, обеспечивающими бесперебойное продвижение готовой продукции до потребителя. Именно вторая функция рыночной инфраструктуры - эффективное продвижение товаров на рынки сбыта за пределы своего региона - и составляет сущность инфраструктуры межрегионального экономического взаимодействия.

Современная экономика требует наличия мощных торгово-складских комплексов, информационно-коммерческих сетей, высокоэффективных средств финансово-кредитных расчетов.

Особенно важную роль рыночная инфраструктура играет в обеспечении жизнеспособности и развитии регионов. Недостаточный уровень развития инфраструктуры межрегиональных связей во многих регионах РФ неизбежно приводит к снижению деловой активности и конкурентоспособности регионов, слабому развитию экономического сотрудничества с другими регионами, нарушению процессов товарного и денежного обращения. В конечном итоге все это

Инфраструктура и сопутствующие общественные услуги

Общественная услуга	Сопутствующая инфраструктура
Транспорт	Дороги, мосты, туннели, ж.-д. пути, порты и т.д.
Водоснабжение	Дамбы, резервуары, трубы, очистительные системы
Система сточных вод	Канализационные сети, водоочистительные установки
Ирригация	Дамбы, каналы
Переработка мусора	Система сброса мусора, мусоросжигательные печи, системы уничтожения мусора
Система отопления	Отопительные мощности, сетевое тепловое хозяйство
Телекоммуникации	Линии связи
Энергетика	Мощности по производству энергии, линии передачи и распределения

Источник. Составлено автором по: *Перес К.* Технологические революции и финансовый капитал. Динамика пузырей и периодов расцвета / пер. с англ. Ф.В. Маевского. М., 2011.

негативно отражается на занятости и уровне жизни населения регионов.

Таким образом, инфраструктура межрегиональных экономических связей, являясь частью рыночной инфраструктуры, представляет собой каркас, на котором строится система региональных рынков. В воспроизводственном процессе инфраструктура межрегионального сотрудничества обеспечивает цикл товарно-денежного обращения, способствуя ускорению оборота материальных, финансовых, трудовых и информационных потоков в экономике регионов.

В научной литературе роль инфраструктуры в последнее время также определяется через "сервисную" природу инфраструктурных активов. Так, *Baldwin u Dixon (2008)*⁸ делят последние на три категории:

- инфраструктурные активы, объединяемые с трудом (как фактором производства) для производства капитала или промежуточных товаров;
- инфраструктурный капитал, объединяемый с трудом (как фактором производства) для производства/оказания конечных товаров и услуг;
- инфраструктурный капитал, объединяемый с другими формами капитала, повышая их внутреннюю эффективность (например, качественное дорожное полотно для скоростных экспресс-поездов нового поколения).

На основании такого разделения упомянутые авторы представляют инфраструктуру в трех формах: техника и оборудование; здания; инженерные сооружения.

В начале 1990-х гг. понятие рыночной инфраструктуры приобрело новое экономическое содержание, а именно - комплекс обслуживающих рынок сфер деятельности, необходимых для перехода экономики к развитым рыночным отношениям.

Для экономики современной России характерно существенное отставание в развитии инфраструктуры межрегионального сотрудничества от возрастающих потребностей экономики. Имеющиеся в научной литературе оценки обеспеченности предприятиями и организациями рыночной инфраструктуры в России и США показывают, что уровень обеспеченности основными элементами этой инфраструктуры в России составляет от 6,7 до 25,2 % уровня США⁹.

Показатели обеспеченности предприятиями оптовой торговли позволяют говорить об очень существенном (в 5-6 раз) отставании как по численности предприятий, так и по их обеспеченности складскими помещениями и торгово-производственным оборудованием. Во многих регионах России темпы роста обеспеченности объектами материально-технической базы опто-

вой и розничной торговли значительно отстают от потребностей.

Существенно отстают уровень и качество оказываемых торгово-посреднических и финансово-кредитных услуг, развитие информационных систем и средств связи. Так, уровень обеспеченности финансово-кредитной инфраструктурой в России в 5-7 раз ниже, чем в США. Незрелость инфраструктуры рынка сдерживает деловую активность, расширение и углубление межрегионального экономического взаимодействия, снижает конкурентоспособность регионов и отрицательно сказывается на объемах привлечения иностранного капитала.

При общем недостаточном развитии рыночной инфраструктуры для России характерна значительная региональная неравномерность в ее развитии и несбалансированность отдельных элементов инфраструктуры. В Москве инфраструктура межрегионального сотрудничества развита намного лучше, чем в других регионах страны. Например, в столице сосредоточена значительная часть кредитно-финансовой инфраструктуры, плотность банковской сети составляет 8 ед. на 100 тыс. чел., что на порядок выше, чем, например, в регионах Сибири. Обеспеченность торгово-складской инфраструктурой в Западной и Восточной Сибири в 1,6-3,6 раза ниже, чем в Московском регионе¹⁰. Хотя эти данные относятся к концу прошлого столетия, ситуация с тех пор практически не изменилась.

Важное значение для оценки эффективности экономического взаимодействия регионов имеет состояние материально-технической базы инфраструктуры или ее экономического потенциала. Экономический потенциал региональной инфраструктуры межрегионального сотрудничества представляет собой систему материально-технических объектов, определяющих наполняемость региональных рынков различными товарами, скорость оборачиваемости ресурсов и качество предоставляемых услуг. Экономический потенциал рыночной инфраструктуры включает складские помещения, хранилища, торговые и выставочно-ярмарочные площади и оборудование, специализированный транспорт, тарно-контейнерное хозяйство, погрузо-разгрузочные средства и механизмы, здания и оборудование бирж, торгово-распределительных центров финансово-кредитных учреждений, средства обработки коммерческой информации, телекоммуникационные сети, арбитражные суды, правовые консультационные центры, адвокатские и нотариальные конторы, биржи труда и т.д.

Важным результатом развития инфраструктуры межрегионального сотрудничества являет-

ся снижение издержек обращения, в частности, такой их составляющей, как трансакционные издержки. В научных публикациях¹¹ показано, что неразвитая структура товарных рынков ведет к чрезмерным затратам предпринимателей на изучение конъюнктуры, поиск контрагентов, оформление и заключение договоров, транспортировку товаров и их складирование, т.е. увеличивает трансакционные издержки. В результате, по имеющимся расчетам, доля трансакционных издержек составляет в Татарстане до 45 % общих издержек обращения у оптовых организаций торговли и до 20 % - у розничных¹².

Кардинальное значение в развитии инфраструктуры межрегионального экономического взаимодействия приобретает оценка взаимосвязи между интересами и потребностями участников экономической деятельности (а также индивидов) и системы как целостности, обеспечиваемой государством. Интерес и потребность - это проявления взаимосвязи элемента и системы, т.е. скорее вертикальных, нежели горизонтальных связей. Интерес связан со специфической стороной организации, представленной государством, которое выполняет функции сохранения устойчивости экономической системы (гомеостат) на макро- и мезоуровнях и предопределяет вектор ее саморазвития (этот аспект чаще всего называют управлением). Посредством интереса система создает определенный способ деятельности (функционирования) элемента (региона) с целью поддержания собственной самоорганизации, иными словами, это энергия (самодействие), поступающая от целого к части.

Формирование современного инфраструктурного комплекса национального процесса воспроизводства - сложный и длительный процесс, предполагающий активное участие как федеральных, так и региональных органов управления, а

также общественных организаций, ассоциаций межрегионального сотрудничества, союзов промышленников и предпринимателей. Только объединение усилий всех заинтересованных участников процесса позволит создать эффективную и конкурентоспособную рыночную инфраструктуру, способную ускорить развитие национального производственного комплекса.

¹ Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста // Фонд исторической перспективы. 2010. 10 нояб.

² Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay // J. of economic Literature. Vol. XXXII, Sept. 2006. P. 1176-1196.

³ The right way to invest in infrastructure. McKinsey Quarterly, Sept. 2009.

⁴ Новоселов А.С. Региональные рынки. М., 1999. С. 169.

⁵ Макконнелл К.Р., Брю С.Л. Экономикс: в 2 т. М., 2008.

⁶ Самуэльсон П., Нордхауз В.М. Экономика: в 2 т. М., 2001.

⁷ Fourie J. Economic infrastructure: a review of definitions, theory and empirics // South African J. of Economics. 2006. □ 74. P. 530-556.

⁸ Baldwin J.R., Dixon J. Infrastructure Capital: What Is It? Where Is It? How Much of It Is There? // Research Paper Research Paper Series. 2008. □ 16.

⁹ Шапкин И.Н., Блинов А.О., Кестер Я.М. Управление региональным хозяйством. М., 2005. С. 216.

¹⁰ Новоселов А.С. Указ. соч. С. 171.

¹¹ См.: Кокорев В. Институциональные преобразования в современной России: анализ динамики трансакционных издержек // Вопр. экономики. 1996. □ 12; Мищенко А. Эффективность товарного обращения и трансакционных издержек // Экономист. 2000. □ 9.

¹² Мищенко А. Эффективность товарного обращения и трансакционных издержек // Экономист. 2009. □ 9.

Поступила в редакцию 06.09.2011 г.