

Инфраструктурные факторы развития национальной промышленности

© 2011 В.В. Матвеев

кандидат экономических наук, доцент

Всероссийский заочный финансово-экономический институт

E-mail: OET2004@yandex.ru

В статье инфраструктурные инвестиции рассматриваются в качестве важнейшего инструмента создания условий для экономического развития и новых рабочих мест, особенно в условиях, когда в обрабатывающей промышленности накапливаются избыточные мощности. Развитие инфраструктуры - это идеальный путь перераспределения материальных и финансовых ресурсов и рабочей силы из стагнирующих секторов экономики в отрасли, способные обеспечить долгосрочный экономический рост.

Ключевые слова: экономическая инфраструктура, транспорт, связь, энерго- и водоснабжение, социальная инфраструктура, объекты образования и здравоохранения, инструменты развития инфраструктуры промышленного производства.

Инфраструктурные инвестиции могут служить важнейшим инструментом реализации экономической политики государства. Инвестируя в определенные инфраструктурные проекты, оно инициирует частный капитал принять участие в их реализации. Согласно широко признанным расчетам Марка Занди - главного экономиста компании Moody's Economy - государственные капиталовложения в инфраструктуру стимулируют частные инвестиции: каждый доллар, потраченный на инфраструктурные проекты, вызывает мультипликационный эффект в размере 1,59 долл. Кроме того, бизнес в целом выигрывает вследствие сокращения издержек - транспортных, коммуникационных, энерго- и водоснабжения. Так, строительство дороги в сельской местности может стимулировать процесс интеграции этой местности в региональную экономическую среду, привлечь инвестиции частного сектора и ускорить экономический рост региона в целом.

В данной связи целесообразно рассматривать расходы на развитие региональной инфраструктуры не в качестве потребительских расходов частного или государственного сектора, а в контексте структурирования капитальных вложений¹.

На основании анализа взаимосвязи между инфраструктурой и экономическим ростом выделим вслед за В. Кондратьевым аспекты², касающиеся государственной политики в отношении инфраструктуры:

- соотношение государственного и частного секторов;
- проблема финансирования, правильный выбор местоположения новых инфраструктурных объектов;

- приоритетность в развитии тех или иных секторов инфраструктуры;
- соотношение нового строительства и реконструкции.

Инфраструктурные инвестиции исторически рассматривались как сфера деятельности государства, главным образом в связи с необходимостью значительных капиталовложений в производство общественных или смешанных благ (к которым целесообразно относить и региональную инфраструктуру)³. По этой же причине с конца 1970-х гг. все больше внимания стали уделять повышению роли частного сектора в данном процессе⁴.

Дискуссии по поводу участия государства и частного сектора в инвестировании региональной инфраструктуры сопровождаются противоречивым единством процессов глобализации и регионализации, при котором, с одной стороны, глобализация подчиняет себе все новые сферы экономической и социальной деятельности, а с другой - расширяются масштабы региональных и межрегиональных взаимодействий. В результате возрастает значимость регионов как территориальных экономических единиц, которые объективно концентрируют в своих рамках инвестиционные проекты в сфере инфраструктуры.

Во-первых, в условиях глобализации важным условием устойчивости и экономической независимости любого государства становится способность его территорий быстро реагировать на изменения внутренней и внешней среды, эффективно адаптироваться к новым условиям за счет механизмов инвестиционного обеспечения экономического роста. Поэтому в настоящее время именно региональная составляющая во мно-

гом определяет инвестиционные перспективы национального бизнеса на современном мировом рынке. В данном смысле инвестирование в региональную инфраструктуру является важнейшим фактором ускорения экономического развития. Так, по некоторым расчетам, даже в США прямые и косвенные потери экономики вследствие роста логистических издержек возросли с 8,6% ВВП в 2003 г. до 10 % в 2008 г.⁵ При этом 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, развивая тем самым и регионы, и промышленность, и сферу услуг.

Во-вторых, характер инновационного развития мировой экономики приводит к тому, что постепенно уходит эпоха доминирования крупных транснациональных компаний, которые ориентировались, прежде всего, на объемные капиталовложения и крупномасштабный сбыт. На смену приходит эпоха наукоемкого производства, и поэтому начинает доминировать малый и средний бизнес. Он лучше приспособлен к быстрой смене технологий продуктов, может создавать конкурентоспособную продукцию при более низких капиталовложениях и быть конкурентоспособным даже при росте традиционных издержек за счет высокой добавленной стоимости. «В такой экономике локальные альянсы ученых, предпринимателей и местной администрации становятся одним из определяющих факторов достижения успеха на рынке»⁶. Однако реализация этого важнейшего потенциального элемента экономического роста на местах в еще большей степени зависит от масштабов и качества региональной инфраструктуры, поскольку малый и средний бизнес не располагает финансовыми ресурсами, подобными тем, которые наличествуют у крупных корпораций и не могут своими силами устранить препятствия, связанные с неадекватностью инфраструктурного обеспечения их деятельности.

В-третьих, углубление промышленной и торговой специализации становится условием высокой конкурентоспособности и устойчивости многих стран на мировом рынке, что, в свою очередь, приводит к усилению процессов концентрации инвестиционного потенциала страны в ее регионах, который не может быть реализован в силу отсутствия необходимого инфраструктурного обеспечения. В посткризисных условиях эта проблема обостряется.

В-четвертых, региональная специализация предполагает участие множества фирм, сосредото-

ченных в регионе, что существенно сокращает их затраты на освоение новых технологий. Как следствие, происходит значительное увеличение совокупного коммерческого (и экономического) эффекта для региона и инвестиционных возможностей для финансирования инфраструктурных проектов.

В-пятых, в условиях современной инновационной экономики на успех развития во многом влияет то, насколько новые знания формируются в зависимости от характера местных задач при реализации планов экономического развития региона, как тесно местные элиты вовлечены в процесс обмена ими и насколько они заинтересованы в развитии средств коммуникации для распространения этих знаний.

Инфраструктурные инвестиции исторически рассматривались как сфера деятельности государства, главным образом в связи с необходимостью значительных капиталовложений⁷. Однако с конца 1970-х гг. все больше внимания стало уделяться повышению роли в этом процессе частного сектора⁸.

Дискуссии относительно роли частного сектора в инфраструктуре достаточно широко представлены в современной экономической литературе⁹. Мнение специалистов отчетливо склоняется к приоритету инвестиций частного сектора над государственными, за исключением случаев «национальной монополии», т.е. отраслей, в которых инвестиции могут принести прибыль лишь тогда, когда весь рынок контролирует одна компания. Примером может служить Федеральная сетевая компания - оператор магистральной энергетических сетей России. Существование двух и более компаний, занимающихся строительством и ремонтом отдельных сетей, из-за исключительно высоких издержек становится нерентабельным.

Нет одной универсальной эффективной системы регулирования структуры собственности для инфраструктурных проектов и инвестиций. Поскольку общественное мнение склоняется к преимущественной роли частного сектора, необходимы государственные организационные структуры, занимающиеся регулированием участия частного капитала в инфраструктурных инвестициях, а также соответствующая политическая воля, способная реализовать такое регулирование на практике. Это нужно, прежде всего, для обеспечения конкурентного давления на приватизированные инфраструктурные объекты, чтобы не происходила простая замена государственной монополии на частную¹⁰.

Независимо от того, частный или государственный сектор осуществляет инфраструктурные инвестиции, одним из ключевых факторов

становятся источники их финансирования, которые могут оказывать решающее (как позитивное, так и негативное) воздействие на макроэкономические показатели развития. Например, займы из зарубежных источников под высокие проценты в иностранной валюте способны существенно снизить рентабельность проектов. С другой стороны, внутренние инфраструктурные займы могут осложнить для частных компаний финансирование других проектов и вызвать общее сокращение инвестиций частного сектора. Поэтому в каждом конкретном случае необходим тщательный анализ предполагаемых сценариев финансирования инфраструктурных проектов с целью минимизации возможного ущерба для экономики в целом.

Группа исследователей сравнительно недавно попыталась выяснить, какие объемы инвестиций нужны для реализации определенных инфраструктурных потребностей¹¹. Моделируя взаимосвязь между инфраструктурными инвестициями и ВВП на примере 52 стран мира за период с 1980 по 2002 г., авторы установили, что для поддержания темпов его роста на уровне 3,6 % в год требуется вкладывать в системы электроснабжения и телекоммуникационную инфраструктуру 0,2 и 0,7 % от ВВП, соответственно. А для достижения ежегодных темпов роста экономики в 6 % понадобится удвоение этих показателей. Расчеты не учитывали качественного уровня существующей инфраструктуры, поэтому реальные объемы необходимых инвестиций могут оказаться существенно выше.

Не все сегменты инфраструктуры одинаково влияют на экономический рост. По мнению большинства экспертов, наибольшее воздействие оказывает дорожная сеть. Однако в одном из исследований, рассматривающем не только производственную, но и социальную инфраструктуру, утверждается, что образовательная инфраструктура оказывает на экономический рост еще более сильное влияние¹².

Тот или иной вид инфраструктуры может оказаться в определенный период времени особенно важным. В этой связи большое значение имеет оптимальное сочетание различных видов инфраструктуры на разных этапах экономического развития. Например, интеграция какого-либо сельского региона или местности в национальную дорожную сеть без соответствующей энергетической или телекоммуникационной инфраструктуры может иметь очень слабый экономический эффект.

Наконец, принципиальное значение имеет соотношение между новым инфраструктурным строительством и ремонтом существующей сети.

К сожалению, методики оценки качественного состояния инфраструктуры и технологии “амортизации качества” практически отсутствуют.

Глава аналитического управления инвестиционной компании “Ренессанс Капитал” Роланд Нэш отмечал, что России не удалось осуществить столь необходимые модернизационные инвестиции, когда у нее был на это шанс. Россия недоинвестировала в инфраструктуру в последние 20 лет, и в стране за это время накопились огромные потребности в инфраструктурных капиталовложениях. Однако до сих пор в данную сферу не осуществляется масштабных инвестиций.

По оценкам экспертов, до кризиса Россия обладала в течение семи или восьми лет хорошим бюджетом и благоприятными возможностями для инфраструктурных инвестиций, однако страна, в отличие от Китая и Индии, так и не увидела бума в дорожном строительстве. Более 15 млн. чел. (в основном в регионах) до сих пор не имеют выхода к федеральной системе автомагистралей, и менее половины таких магистралей соответствуют федеральным стандартам качества.

Московский корреспондент агентства Reuters Саймон Шустер приходит к выводу, что российское правительство со своей разрушающей инфраструктурой попало в “Уловку 22” Джозефа Хеллера: оно вынуждено либо тратить на эти цели нефтяные резервы, разгоняя инфляцию, либо продолжать “ничего неделание”, наблюдая, как экономика останавливается¹³.

Россия практически ничего не инвестировала в инфраструктуру после распада СССР и сейчас находится в точке, когда без таких инвестиций экономика не будет расти, полагают эксперты компании McKensey. Это справедливо для нефтяных месторождений, электросетей, портовых сооружений и других инфраструктурных сегментов современной экономики, и крупные аварии последних лет на шахтах, электростанциях и газораспределительных станциях - наглядное тому подтверждение.

“Потребности в обновлении инфраструктуры огромны, но ничего не изменилось в этом отношении”, - считает Ричард Валлис, эксперт Европейского банка реконструкции и развития, по мнению которого, доля инвестиций в инфраструктуру в общем объеме российских инвестиций должна занимать не менее 40 %.

Еще в 2007 г., будучи президентом, Владимир Путин оценил потребности в модернизации российской инфраструктуры в течение 10 ближайших лет на уровне 1 трлн. долл. Большая часть этой суммы, как предполагалось, должна прийти из частного сектора. Однако из-за разразившегося затем кризиса и роста политических

рисков частные инвестиции в инфраструктуру в больших объемах так и не пошли. Наоборот, бизнес все с большим аппетитом стал засматриваться на государственные бюджетные и резервные фонды. Само же государство, отягощенное возможной двузначной инфляцией, не склонно увеличивать ее еще больше, тратя свои нефтяные доходы.

С тех пор были приостановлены или отложены инфраструктурные проекты на сумму 13 млрд. долл., а большая часть денег, предназначенных для инфраструктуры, пошла на поддержание банковской системы. Теперь вместо всесторонней модернизации инфраструктуры правительство говорит лишь о ее “жизненно необходимых элементах”.

По оценкам Asian Investor, одни только российские железные дороги требуют 250 млрд. долл. инвестиций для обновления локомотивного парка и транспортных путей. Еще 100 млрд. необходимо для модернизации электроэнергетической инфраструктуры¹⁴.

Если Китай с начала 2000-х гг. инвестирует в инфраструктуру 8-10 % ВВП, а Индия - 4-6 %, то Россия едва дотягивает до 1-2 %, находясь на уровне стран Латинской Америки¹⁵.

Усилия по модернизации инфраструктуры не без оснований рассматриваются многими странами как платформа для инноваций. Кроме того, каждый миллиард долларов, инвестируемый в инфраструктуру, создает напрямую 15 тыс. рабочих мест и примерно 30 тыс. дополнительных рабочих мест в смежных с инфраструктурой отраслях.

По оценкам американских экспертов, потребности России в инфраструктурных инвестициях (включая нефтегазовые инвестиции) составляют примерно 36 млрд. долл. в год. Таким образом, к 2014 г. объем инфраструктурных инвестиций должен был бы достичь 120 млрд. долл., т.е. возрасти с 1 % в 2010 г. до 6 % в 2014 г. Другие страны БРИКС уже давно тратят на развитие своей инфраструктуры 6-8 %¹⁶.

А между тем, только использование экономического потенциала роста эффективности электроэнергетики в России позволит мультиплицировать экономический эффект по всей технологической цепочке, связывающей эту вертикально интегрированную структуру с основными потребителями электрической энергии и тепла. Другими словами, повышение энергоэффективности (снижение потерь) всех отраслей промышленности позволит найти отсутствующие ныне капиталовложения в инфраструктурные проекты, включая ту же электроэнергетику.

Объективная оценка показывает, что в ближайшие годы дефицит электроэнергии может оказаться серьезным сдерживающим фактором раз-

вития российских регионов и располагающейся в них промышленной структуры. Если в современной России отсутствуют необходимые финансовые ресурсы для выявления на развитие региональных инфраструктурных проектов, то необходимо пойти по пути выделения той отрасли экономики (кстати, инфраструктурной), которая позволит сэкономить из имеющихся финансовых ресурсов необходимые для инвестирования в инфраструктуру. Такая переориентация позволит сконцентрировать ресурсы на сфере экономической деятельности, способной мультиплицировать положительный эффект на все сферы региональной экономики без исключения.

¹ Gramlich E. Infrastructure Investment: A Review Essay // J. of economic Literature, Vol. XXXII, September. P. 1176-1196.

² Кондратьев В. Инфраструктура как фактор экономического роста // Сайт “Перспектива”. URL: http://www.perspektivy.info/rus/ekob/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm.

³ Kessidies I. Reforming Infrastructure: Privatisation, Regulation and Competition. Washington, 2004.

⁴ Noll R. Note on privatization Infrastructure Industries // World Bank Working Papers. 2000.

⁵ The right way to invest in infrastructure. McKinsey Quarterly, September 2009.

⁶ Ларин С.Н., Богомолова Н.В. Основные тенденции инвестиционной деятельности в регионе: зарубежный опыт и российская действительность // Менеджмент в России и за рубежом. 2004. □ 5.

⁷ Kessidies I. Op. cit.

⁸ Noll R. Op. cit.

⁹ См. например: Guasch J. Granting and Renegotiating Infrastructure Concession. Doing It Right. Washington, DC, 2004; Kessidies I. Op. cit; Варнавский В.Г. Государственно-частное партнерство. Т. 1-2. М., 2009.

¹⁰ Stern J. Electricity and telecommunications Regulatory Institutions in Small and Developing Countries // Utilities Policy. 2000. Vol. 9. No 3. P. 131-157.

¹¹ Bogetic Z., Fedderke J. Forecasting Investment Needs in South Africa's Electricity and Telecom Sectors // South African. J. of economics. 2006. Vol. 74. No 3. P. 530-556.

¹² Kularatne C. Social and Economic Infrastructure Impacts on Economic Growth. UCT School of Economics Staff Seminar Series, 2006.

¹³ Shuster S. Russia faces infrastructure Catch-22 // Reuters. September 2008.

¹⁴ Osborne Simon. Russian Infrastructure: The Big Picture // Asian Investor.net. 19 March 2008.

¹⁵ Russia's Infrastructure at the Crossroad - The Key to Modernization // USRBC White Paper. Wash. DC 2010.

¹⁶ Ibid. P. 5-6.