

УДК 338.49

**РЕАЛЬНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ
КАК ФАКТОР СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЫНКА**

© 2011 г.

А.С. Шеншин, Ю.А. Гриневич, М.В. Кемаева

Нижегородский госуниверситет им. Н.И. Лобачевского

julia-grinevich@mail.ru

Поступила в редакцию 24.08.2011

Обосновывается комплексный характер инфраструктуры рынка как функционально однородной системы, состоящей из базиса экономики и институтов. Исходя из этого делается вывод о необходимости целостной государственной инфраструктурной политики и недостаточности одностороннего увеличения инвестиций в реальный сектор экономики для ее модернизации.

Ключевые слова: инфраструктура, инфраструктура рынка, инвестиции, государственное регулирование экономики.

Сумма капитальных вложений в отечественную экономику, запланированных на ближайшие 5–10 лет, составляет от 30 [7] до 120 триллионов рублей [6] в зависимости от того, учитываются только бюджетные средства или еще и внебюджетные источники финансирования. При этом только в 2011 году совокупные инвестиции в отечественную транспортную инфраструктуру должны составить 1 803,7 млрд рублей [14], или 4% прошлогоднего ВВП РФ. Масштаб задуманного, таким образом, вполне сопоставим с рузвельтовским «Новым курсом», когда США потратили около 5% своего ВВП на аналогичные цели [3, с. 34]. На первый взгляд, налицо положительные сдвиги в понимании правительством роли государства в экономике, поскольку необходимость государственных инвестиций в инфраструктуру с целью ускорения роста ВВП была доказана еще полвека назад основателем теории инфраструктуры П.Н. Розенштейн-Роденом [1]. С другой стороны, небезосновательны опасения относительно низкой эффективности обсуждаемых затрат, поскольку концептуальное видение властями путей решения проблем в рассматриваемой экономической области может на поверку оказаться ошибочным. Для ответа на вопрос о целесообразности и адекватности объема обсуждаемых инвестиций требуется максимально хорошо понимать природу и специфические особенности инфраструктуры рынка как подсистемы экономики, обуславливающей ее динамику роста.

Обсуждение специфики инфраструктуры рынка актуально в данном случае в той связи, что с точки зрения непосредственных объектов

вложений рассматриваемые реальные инвестиции¹ предназначены для обновления материального базиса национальной экономики, представляющего собой один из двух основных элементов инфраструктуры рынка. Инфраструктуру рынка можно вкратце определить как некую материально-институциональную среду, в которой «выкристаллизовываются» рыночные транзакции, обеспечивающие кругооборот доходов и факторов производства. Иными словами, применяемый в данной статье термин «инфраструктура рынка» тождественен двум понятиям: марксистскому «базису народного хозяйства» и «институтам» в том их понимании, которое присуще институциональной экономической теории. Принципиально важно при этом, что обе составляющие указанной экономической категории воздействуют на остальных хозяйствующих субъектов комплексно, поскольку выполняют одинаковые функции: снижают транзакционные издержки экономических агентов и уровень информационной асимметрии в экономике. Обособленное рассмотрение материальной и институциональной базы инфраструктуры рынка оправданно лишь постольку, поскольку первая, будучи инженерно-техническим образованием, проще поддается количественному анализу, тогда как вторая во многом представляет собой целую систему нематериальных ценностей, описываемых такими трудноизмеряемыми качественными характеристиками, как «социальный капитал», «легитимность» и т. п. Для сравнения: «инфраструктура – комплекс отраслей хозяйства, обслуживающий производство (строительство дорог, каналов,

водохранилищ, портов, мостов, аэродромов, складов, энергетическое хозяйство, транспорт, связь, водоснабжение и канализацию, образование, науку, здравоохранение)²» [12, с. 505], а «под институтами в современной теории понимаются «правила игры» в обществе или «созданные человеком» ограничительные рамки, которые организуют взаимоотношения между людьми, а также система мер, обеспечивающая их выполнение» [9, с. 17]. Следует отметить, что термин «институты» синонимичен отечественному юридическому понятию «социальные нормы», под которым подразумеваются особые правила поведения, регулирующие наиболее значимые для общества отношения, в т. ч. и экономические, вкупе с организационно-общественными механизмами, обеспечивающими их выполнение³. Фактически термин «институты» можно без ущерба для смысла заменить более понятным «традиции, обычаи и законы».

Не вызывает никаких сомнений, что отечественная инфраструктура рынка нуждается в срочном опережающем развитии для «расширки» узких мест российской экономики. В частности, текущее состояние материальной базы отечественной инфраструктуры рынка можно охарактеризовать следующим образом. Во-первых, материальная база сильно изношена в результате хронического недофинансирования ее воспроизводства в течение последних 15–20 лет. В частности, по заявлению министра транспорта Игоря Левитина трехгодичной давности, несмотря на то что норматив финансирования дорожно-ремонтных работ на всех федеральных дорогах составлял 120 млрд рублей в год, реально из государственного бюджета выделялось не более 40 млрд [4], а поскольку основными источниками финансирования государственных целевых программ считались и считаются внебюджетные, фактические кассовые расходы от годовых заданий отличались еще существеннее, т.к., например, по оценке эксперта исследовательского агентства ВПК Натальи Антроповой внебюджетное финансирование в лучшем случае выполнялось на 20% [14]. В то же время степень износа транспортных средств даже в конце 90-х годов XX века составляла более 42% [2, с. 102], а износ энергетических мощностей до сих пор составляет около 65% [14]. Во-вторых, материальная база отечественной инфраструктуры рынка недоразвита по сравнению с инфраструктурой рынка зарубежных стран, что объясняется господствовавшим долгое время в хозяйственной системе отрас-

левым принципом, мешавшим осознать системную роль инфраструктуры. В качестве подтверждения этого достаточно сказать, что российская транспортная система уступает транспортной системе США даже в протяженности железных дорог (соответственно 127 000 против 227 000 км.) и трубопроводов (224 000 против 273 000 км.). Ко всему тому материальная база инфраструктуры рынка исторически неравномерно размещена по территории страны (финансы, транспортные и сбытовые сети сконцентрированы в европейской части, а энергетические мощности – за Уралом), что создает дополнительные трудности с доступом к ней.

Объяснением таких особенностей материальной базы отечественной инфраструктуры рынка, доставшейся по большей части в наследство от советской экономики, может служить то, что с точки зрения теории технотенезов «в СССР царствовала «экономика угля и стали»: доминирующим энергоносителем был уголь (плюс гидроэнергетика), основным промышленным продуктом – сталь, основным транспортом – железнодорожный, а нефть использовалась главным образом для производства горючего» [11]. В свою очередь, американская экономика была «экономикой нефти», что само по себе давало целый ряд принципиальных преимуществ. Нефть более эффективный энергоноситель, благодаря чему энерговооруженность «экономики нефти» оказывается в 1,5 раза выше сопоставимой по размерам «экономики угля». Энерговооруженность, в свою очередь, – ключевой фактор введения в сельскохозяйственный оборот новых земель, что повышает эффективность сельского хозяйства. Более того, нефть может быть использована в качестве сырья для производства удобрений и средств защиты растений. Это, с одной стороны, еще больше повышает эффективность агропромышленного комплекса, с другой – обеспечивает спрос со стороны аграрного сектора на наукоемкие и высокотехнологичные продукты, стимулируя научно-технический прогресс. А в качестве связующего звена между аграрным сектором и промышленностью оказывается доминирующий транспорт «экономики нефти» – автомобиль, позволяющий в кратчайшие сроки доставлять сельскохозяйственную продукцию на рынки сбыта. Помимо этого всеобщая автомобилизация открывает принципиально новые возможности для расселения населения, которое переезжает подальше от промышленных зон в пригороды, тогда как «экономике угля» при отсутствии большого

количества автомобилей в принципе не нужны автодороги. Именно в этом заключается ответ на вопрос, почему первую автотрассу, связывающую европейскую часть России с ее Дальним Востоком удалось с большим трудом построить только в XXI веке!

Ненамного лучше обстоят дела и с институциональной базой отечественной инфраструктуры рынка. Заведующий кафедрой прикладной институциональной экономики на экономическом факультете МГУ Александр Аузан в 2008 году отметил, что «в 2000 году с каждого рубля торгового оборота на административных барьерах в России «оседало» 11 копеек. Это и то, что платилось легально, и то, что уходило в чьи-то карманы в виде взяток и серых схем. В результате реформ к 2003 году эту «уплывающую» сумму удалось снизить до 8 копеек. ... Правда, на таком уровне удалось продержаться всего пару-тройку лет. В 2006 году на барьерах оседало уже 9,7 копеек. Сегодня же возвращаемся на круги своя – к 11 копейкам» [16]. Президент Дмитрий Медведев полагает, что не менее одного триллиона рублей государственных средств ежегодно разворовывается [6]. Можно в этой связи отметить негативную роль посредников в российской экономике: российское хозяйственное право позволяет устанавливать цены любому продавцу – и товаропроизводителю, и купившим товар у производителя оптовым продавцам товара, и перепродавцам (временным владельцам товара). При этом важно подчеркнуть, что продавец-товаропроизводитель не имеет никаких предпочтений ни по сравнению с оптовым продавцом, осуществляющим завоз, хранение и предпродажную подготовку товара, ни по отношению к чистому перепродавцу, который может совершать лишь бумажные или электронные операции по перемещению и перепродаже товара. В результате с помощью посредников-перепродавцов многие годы существуют официально убыточные предприятия и организации. Они нередко формируют и обслуживают теневую экономику, «отмывают» деньги для коррупционеров [15, с. 262]. Наконец, низкая эффективность институциональной базы отечественной инфраструктуры рынка во многом обусловлена тем, что «Россия все еще в значительной степени представляет собой традиционное общество с архаическим и коллективистским самосознанием, несмотря на формальные признаки общества индустриального. Если двигаться в том же направлении, в каком развивались западноевропейские страны, то самое время строить в России буржуаз-

ную нацию со всеми ее атрибутами – гражданской индивидуальной идентичностью, формированием ответственного и эгоистического «человека экономического» (*homo economicus*), а также с полным искоренением и нивелировкой самобытных этнических субкультур» [5]. В противном случае россияне в массе своей – вне зависимости от того, идет ли речь о наемных работниках в частном секторе или бюджетных работниках, предпринимателях или чиновниках, – оказываются морально не готовы к восприятию современных общепринятых правовых норм – основы гражданского общества – со всеми вытекающими отсюда последствиями.

В свете вышесказанного можно отметить, что для полноценной модернизации российской экономики недостаточно одного только масштабного вливания финансовых ресурсов в переснащение материальной базы инфраструктуры рынка. Требуется проведение комплексной государственной инфраструктурной политики, основанной как минимум на принципах системности, полноты и адекватности.

Принцип системности, согласованности действий всех субъектов управления в области инфраструктуры рынка, означает, что необходима четкая, научно обоснованная и понятная всем заинтересованным сторонам программа ее развития. Причем системность инфраструктурной политики будет в этом случае означать, что невозможно полноценно содействовать развитию материальной составляющей рассматриваемого объекта регулирования, не модернизируя институциональную его составляющую. Отсутствие «правил игры» сдерживает предпринимательскую инициативу, подавляет экономическую активность. В качестве иллюстрации можно привести тот факт, что в России вплоть до 2010 года, когда в Государственную думу был внесен законопроект «Об электронной платежной системе», полностью отсутствовали понятия «электронные деньги» и «электронные платежные системы». В силу этого обстоятельства отечественные предприниматели, домашние хозяйства, как, впрочем, и государственные учреждения, никак не были защищены от рисков оппортунистического поведения контрагентов в рамках интернет-транзакций.

В свою очередь, государственную инфраструктурную политику можно будет считать тем полнее, чем лучше правительство будет представлять себе объект управления. Учет данного принципа предполагает, что изменению в случае реформ подвергаются все взаимосвя-

занные элементы инфраструктуры рынка, а не отдельные отрасли или экономические комплексы. Для России это означало бы отказ от порочной практики программно-ориентированного подхода, когда вместо цельной политики по регулированию инфраструктуры рынка все сводится к набору узковедомственных государственных целевых программ или точечным мерам денежно-кредитной политики.

Наконец, адекватность инфраструктурной политики государства напрямую зависит от того, насколько перспективны с точки зрения технологического уклада те экономические отношения, которые складываются благодаря созданной инфраструктуре рынка. С этой точки зрения инфраструктурная политика российского правительства должна быть в первую очередь направлена на обновление отечественной системы технического регулирования. Новые технические регламенты, т.е. минимальные требования к безопасности продукции и технологических процессов, должны заставить бизнес отказаться от устаревшего оборудования и стимулировать модернизацию промышленности [8, с. 20–21].

Игнорирование любого из указанных основополагающих принципов, в особенности принципа системности, грозит превратить грандиозные планы реальных инвестиций в экономику в пустые прожекты, а эффективность задуманных мер свести к нулю. Не изменив мышление людей, их привычки и систему ценностей, в том числе посредством совершенствования законодательства, дальнейшего снижения административных барьеров, повышения независимости суда и уровня взаимного доверия в обществе, невозможно перейти на качественно новый уровень общественно-экономического развития. Увеличение расходов государственного бюджета по отдельным статьям еще не гарантирует построения инновационной экономики и выхода на постиндустриальный путь развития. Для совершенствования инфраструктуры рынка одних инвестиций недостаточно.

Примечания

1. Под реальными инвестициями подразумеваются нацеленные на получение положительного социально-экономического эффекта вложения в основной капитал, состоящий из реальных активов (недвижимости, машин и оборудования, транспорта и прочих основных фондов, а также нематериальных активов).

2. Материальной базой инфраструктуры рынка в нашем понимании являются транспортная система,

энергосети, системы водоснабжения и водоотведения, системы связи, розничная и оптовая торговля всех существующих форматов, финансовые посредники, консалтинговые фирмы, в т. ч. разного рода аналитические и маркетинговые агентства, а также справочные службы, нотариусы, оценщики, депозитарии, клиринговые палаты.

3. В.Д. Перевалов определяет социальные нормы как «связанные с волей и сознанием людей правила взаимодействия в обществе, возникающие в процессе его исторического развития, соответствующие определенному типу культуры и направленные на организацию общественных отношений» [13, с. 131].

Список литературы

1. Rosenstein-Rodan P.N. Notes on the Theory of the «Big Push» // *Economic Development for Latin America*. 1961. № 4. P. 14–17.
2. Андрианов В.Д. Россия: экономический и инвестиционный потенциал. М.: Экономика, 1999. 662 с.
3. Бурмистров П. Старый рецепт от депрессии // *Русский репортер*. 2010. № 36. С. 34.
4. Данилкин И. Ремонтное недофинансирование // *Бизнес-журнал*. 2008. № 8. С. 21–23.
5. Дугин А. Кризис репрезентации // *Однако*. 2011. № 5. С. 19–22.
6. Иноземцев В. Чтоб не отстать поодиночке // *Огонек*. 2011. № 9. С. 11–12.
7. Красавин А. Наноигры гигабизнеса // *Компания*. 2011. № 13. С. 29–32.
8. Литвинов А. Догнать и передраить // *Русский Newsweek*. 2010. № 6. С. 20–21.
9. Норт Д. Институты, институциональные изменения функционирования экономики. М.: Экономика, 1997. 172 с.
10. Постановление Правительства РФ № 848 от 21.12.2010 «О Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2015 годы)»
11. Рубченко М. Заложники индустриализации // *Эксперт*. 2010. № 32. С. 34–36.
12. Советский энциклопедический словарь. М.: Советская Энциклопедия, 1979. 1600 с. с илл.
13. Теория государства и права: Учебник для вузов / Отв. ред. В.Д. Перевалов. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Норма. 2004. 496 с.
14. Шевель О., Золотая А. Экономика «подорожает». URL: <http://www.finansmag.ru/articles/102938> (дата обращения: 17.12.2010).
15. Экономика общественного сектора: Учебник / Под ред. П.В. Савченко, И.А. Погосова, Е.Н. Жильцова. М.: ИНФРА-М, 2009. 763 с.
16. Юткина Ю. Малый бизнес в Ставропольском крае: что мешает развиваться. URL: http://pda.stpravda.ru/20080403/Malyj_biznes_v_Stavropolskom_krae_chto_meshaet_razvivatsya_29957.html (дата обращения: 03.04.2008).

REAL INVESTMENTS AS A FACTOR IN IMPROVING MARKET INFRASTRUCTURE

A.S. Shenshin, Yu.A. Grinevich, M.V. Kemaeva

The authors consider market infrastructure as a functionally homogeneous system including economy's material infrastructure and institutions. From this point of view, it is concluded that the state must conduct a coherent infrastructure policy and that the unilateral increase in investment in the real sector of the economy is insufficient for its modernization.

Keywords: infrastructure, market infrastructure, investments, government regulation of the economy.