

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ИНФРАСТРУКТУРА: СУЩНОСТЬ И ПРОБЛЕМЫ ЕЁ РАЗВИТИЯ В РОССИИ

© 2007 г.

А.В. Золотов, Н.Г. Глушиц

Нижегородский госуниверситет им. Н.И. Лобачевского

ket205@ef.unn.ru

Поступила в редакцию 19.04.2007

Раскрывается экономическое содержание производственной инфраструктуры в различных направлениях экономической мысли, а также рассматриваются проблемы её развития в современной экономике России. Процесс формирования инфраструктуры представлен как один из факторов повышения темпов экономического роста и жизненного уровня населения.

Подъём российской экономики, чем дальше, тем больше, наталкивается на препятствие, которое в период «приватизационной лихорадки» явно игнорировалось, – на неразвитость производственной инфраструктуры. Когда в экономике стали набирать силу созидательные тенденции, обнаружилось, что дальнейшему экономическому росту угрожает дефицит электроэнергии, что амбициозные инвестиционные проекты оказываются нереализуемыми из-за резко ухудшающегося состояния дорожной сети и т.д.

Именно производственная инфраструктура (электроэнергетика, железные и автомобильные дороги, магистральные нефте- и газопроводы, морские порты, аэропорты, связь, коммунальное хозяйство) – наиболее узкое место российской экономики. При нынешнем состоянии инфраструктурные отрасли не только не соответствуют росту экономики, но и создают постоянную угрозу структурных, техногенных и иных кризисов и катастроф.

Производственные активы в этих отраслях крайне устарели. Износ основных фондов транспортной системы достиг 55–70% и продолжает нарастать [13]. В газотранспортной отрасли он составляет в среднем 56%, причём 14% газопроводов (по протяженности) уже выработало нормативный срок службы, а 1/3 оборудования газораспределительных станций требует замены [12]. Износ основных фондов магистральных нефтепроводов превышает 70%. Такая же картина и в других отраслях инфраструктуры.

Среди первоочередных проблем управления развитием производственной инфраструктуры правомерно выделяют [6]:

1) отсутствие обоснованных пропорций в выделении средств на развитие основного

производства и инфраструктуры (остаточный принцип её развития);

2) отсутствие единого заказчика развития производственной инфраструктуры;

3) нескоординированное выделение средств и необходимость создания для этого специальных фондов;

4) эксплуатация объектов инфраструктуры различными ведомствами, наличие различных стандартов и подходов к её развитию;

5) отсутствие отработанных механизмов проведения экономической и региональной политики путём развития производственной инфраструктуры.

С учетом сказанного от экономической науки требуется особое внимание к вопросам развития производственной инфраструктуры.

Под производственной инфраструктурой целесообразно понимать совокупность объектов, создающих и обеспечивающих общие условия, необходимые для нормального функционирования общественного производства.

В марксистской литературе не используется само понятие «инфраструктура», но есть категории, соответствующие ему по своему социально-экономическому содержанию. Это – «общие условия труда» [8], «материальные условия, необходимые для того, чтобы процесс труда мог совершаться» [7], «всеобщие условия производства» [9], «общие условия общественного процесса производства» [7].

Давая более развёрнутую характеристику подобным условиям, К. Маркс отмечал: «Кроме тех вещей, посредством которых труд воздействует на предмет труда и которые поэтому так или иначе служат проводниками его деятельности, в более широком смысле к средствам процесса труда относятся все материальные условия, необходимые вообще для того, чтобы процесс мог совершаться. Прямо они не входят в него, но без них он или

совсем невозможен, или может происходить лишь в несовершенном виде» [7].

Очевидно, что общие условия общественного производства представляют собой естественные (или природные) условия и условия, созданные человеком в процессе трудовой деятельности. Последние правомерно рассматривать в качестве производственной инфраструктуры.

В западной экономической науке в качестве синонима «инфраструктура» используется понятие «общественный накладной капитал» («overhead capital»). Так, Пол А. Самуэльсон пишет: «Многие инвестиции, предпринимаемые только государством, закладывают предпосылки для успешного развития частного сектора. Такие капиталовложения называются общественным накладным капиталом («overhead capital») и представляют собой крупномасштабные проекты, расчищающие путь для производства и торговли (например, дороги, ирригационные системы и др.)» [11].

Аналогично, Х. Зингер и А. Янгсон считают, что инвестиции в инфраструктуру, по своей природе, выступают как накладные издержки общества, или «накладной капитал» [10].

В современной экономической литературе в рамках отраслевого подхода производственная инфраструктура рассматривается как «комплекс отраслей, обеспечивающих внешние условия непосредственно процессов производства. В неё включаются: грузовой транспорт, оптовая торговля, электро-, газо- и водоснабжение, складское хозяйство, связь, информационное обслуживание, а также сфера деловых услуг, к которой относятся: реклама и маркетинговое обслуживание, аренда, лизинг, консультационное обслуживание, инжиниринг, сфера по обеспечению временных потребностей в рабочей силе и др.» [2]. Приведенная выше точка зрения является общепринятой.

Можно констатировать содержательное сходство в трактовке рассматриваемого понятия различными направлениями экономической мысли.

То, что инвестиции в инфраструктуру рассматриваются в качестве «общественного накладного капитала», не удивительно. Достаточно принять во внимание масштабность таких проектов и долгий срок их окупаемости. Безусловно, данные обстоятельства резко снижают привлекательность производственной инфраструктуры для частных инвесторов. В этом случае без государственного участия не обойтись. Вполне правомерна идея о том, что «государство должно вступить в игру, чтобы

добиться осуществления этих общественных накладных капиталовложений, или инвестиций в инфраструктуру» [11].

Прослеживается закономерная связь между эффективностью производства и уровнем развития инфраструктуры. Чем выше уровень её развития, тем быстрее и охотнее в регион или страну приходят инвестиции, прибывает высококвалифицированная рабочая сила. Очевидно влияние производственной инфраструктуры на комплексное развитие регионов, современные интеграционные процессы и т.д.

Учёт динамики производственной инфраструктуры необходим и для долгосрочного макроэкономического прогнозирования в контексте теории длинных волн Н. Кондратьева, ибо возникновение волн обуславливалось обновлением инфраструктурных объектов – дорог, мостов, портов и др.

Поскольку производственная инфраструктура – это комплекс общих условий для функционирования и развития общественного производства, то экономический рост возможен только при её адекватном прогрессе. У. Артур Льюис [14], Р. Нурксе [15], Пол Н. Розенштейн-Родан [16] убедительно обосновывают, что повышенные темпы роста могут иметь место только при условии авансирования социальных накладных расходов. В данном случае подразумеваются расходы, связанные именно с созданием и развитием инфраструктуры общественного производства, обеспечивающей эффективное функционирование частного предпринимательства в сферах прибыльного приложения капитала и удовлетворяющей общенациональные потребности.

Думается, этот аспект теорий экономического роста особенно актуален для российской экономики. Реализация в производстве достижений научно-технического прогресса вызывает необходимость совершенствования подразделений производственной инфраструктуры, без этого экономический рост не обеспечить.

На наш взгляд, формирование производственной инфраструктуры должно происходить до возникновения отраслей промышленности в соответствии с потребностями всей экономики, так как инфраструктура выполняет функцию обеспечения общих условий для процесса производства.

Несвоевременное решение проблем производственной инфраструктуры порождает неизбежные потери на всех стадиях производства и распределения продукта. Подавляющая часть потерь как раз происходит в системе производственной инфраструктуры, а именно, на «стыках» различных отраслей. Темпы развития экономики были бы выше, если бы удалось снизить экономические потери в звеньях инфраструктуры. Иначе говоря, несовершенство инфраструктурной системы превращается в фактор относительного замедления темпов экономического роста. В этом смысле можно говорить об отставании развития инфраструктуры от прогресса основного производства. Одним из путей преодоления этого отставания является существенное увеличение капитальных вложений в производственную инфраструктуру.

Ряд крупных отраслей производственной инфраструктуры в нашей стране характеризуется расширением производства общественных благ, удовлетворяющих наиболее общие потребности хозяйства и населения (например, телекоммуникации, транспорт, электроэнергетика и др.), и растущей концентрацией в этом секторе ресурсов и продукции.

Объективным препятствием притоку частных инвестиций в сферу производственной инфраструктуры являются высокие барьеры для входа в неё новых фирм. Высота таких барьеров определяется масштабностью инвестиций, необходимых для создания инфраструктурной сети, а также длительными сроками окупаемости, высоким уровнем рисков, длительным периодом амортизации основных фондов, наличием многочисленных органов регулирования хозяйствующих субъектов в данной сфере деятельности.

Важнейшими производственными инфраструктурными отраслями современной экономики являются транспортный и энергетический комплексы, газовая промышленность. Их особенностью является то, что они относятся к естественным монополиям. Таким монополиям присущ высокий уровень концентрации капитала, который позволяет осуществлять крупномасштабную вертикальную интеграцию процесса производства и реализацию товаров и услуг, что обуславливает существенное снижение транзакционных издержек. В связи с этим, в институциональной структуре естественных монополий можно выделить ряд элементов [3]:

1) материальные транспортные сети, по которым осуществляется поставка продукции;

2) операции, или деятельность по эксплуатации инфраструктурной сети;

3) рынки, где происходит согласование спроса и предложения на услуги инфраструктурной сети;

4) производство товаров и услуг предприятиями, входящими в состав естественных монополий. Таким образом, три из четырёх элементов, образующих естественные монополии, входят в состав производственной инфраструктуры;

5) транспортные сети, осуществляющие поставки между отдалёнными экономическими агентами, и отрасли экономики, эксплуатирующие эти сети.

Поскольку транспортный и энергетический комплексы, газовая промышленность и телекоммуникации составляют основу современной российской экономики, важно определить эффективные подходы в экономической деятельности государства, изменения в степени и формах его участия в производстве общественных услуг, а также системе управления, регулирования и финансирования.

У российского государства, которое до сих пор является основным собственником производственной инфраструктуры, денежных средств на осуществление расширенного воспроизводства этого сегмента экономики долгое время не хватало.

Недостаток государственных средств на финансирование инфраструктуры был характерен не только для России. Сокращение государственного сектора и ослабление государственного вмешательства в экономические процессы происходило практически во всех развитых странах.

В настоящее время ситуация меняется. Во многих развитых странах успешно осуществляются крупные проекты с привлечением бизнеса к финансированию производственной инфраструктуры на основе партнёрства государства и частного сектора, причем без передачи бизнесу прав собственности в полном объёме. В западной экономической науке появился специальный термин, характеризующий эту новую для инфраструктуры систему отношений государства и частного капитала: Public-Private-Partnership (PPP) – государственно-частное партнёрство. Безусловно, этот опыт интересен и для России. Кроме того, пора в должной мере использовать возможности бюджетного профицита для

государственного
подразделений
инфраструктуры.

Правительство России отмечает необходимость технического перевооружения и повышения эффективности работы отраслей

финансирования
производственной

координации экономической деятельности начинают превращаться в фактор её рассогласования из-за нестыковок между многочисленными программными документами. С подобной проблемой не справилась советская экономика в начале 1980-х гг., и надо учесть

INDUSTRIAL INFRASTRUCTURE: ITS ESSENCE AND PROBLEMS OF ITS DEVELOPMENT IN RUSSIA

A.W. Zolotov, N.G. Glushich

Economic essence of the industrial infrastructure in different schools of economic thought is revealed. So problems of industrial infrastructure development in the modern economy of Russia are discussed. The process infrastructure creation is one of the factors promoting the growth rate of economy and the living standard population.

производственной инфраструктуры – систем электро-, нефте-, газоснабжения, связи и информационного обеспечения народного хозяйства. Особое внимание уделено развитию единой транспортной системы, совершенствованию всех её звеньев, созданию разветвленной сети благоустроенных дорог.

В развитии инфраструктуры необходимо учитывать и региональный аспект. Так, программа «Урал промышленный – Урал Полярный», предусматривает строительство железнодорожных и автомобильных дорог, телекоммуникационных систем, энергетики и нацелена на формирование нового территориально-производственного комплекса и развитие прилегающих индустриальных регионов Сибирского и Приволжского федеральных округов [5].

То, что российское государство перестает быть сторонним наблюдателем процессов, происходящих в сфере производственной инфраструктуры, переходит к активным действиям по регулированию её развития, внушает оптимизм. Сфера, пребывавшая в переходной экономике на положении «золушки», вот-вот превратится в «принцессу».

Вместе с тем проблем, по-прежнему, хватает. И одной из ключевых в управленческом плане может стать расширение перечня целевых программ по развитию тех или иных аспектов инфраструктуры, когда программы из средства

подобный опыт.

Перспектива просматривается, на наш взгляд, в формировании единой программы социально-экономического развития России, предусматривающей увязку развития всех сфер экономики, включая производственную инфраструктуру. Подкреплённая достаточным бюджетным финансированием программа смогла бы через систему государственных заказов сориентировать все сектора экономики, включая частный, на решение масштабных задач выведения России в лидеры научно-технического и социально-экономического прогресса.

Список литературы и примечания

1. Варнавский, В.Г. Риски частных инвестиций в производственную инфраструктуру России / В.Г. Варнавский // Журн. МЭМО. – 2004. – № 5. – С. 74–82.
2. Власов, В.В. Япония: производственная инфраструктура / В.В. Власов. – М.: Наука, 1991. – 182 с.
3. Городецкий, А. Реформирование естественных монополий / А. Городецкий, Ю. Павленко // Журн. Вопросы экономики. – 2000. – № 1. – С. 130–138.
4. Государство и отрасли инфраструктуры в современной рыночной экономике. – М.: Наука, 2001. – 255 с.
5. Кирин, П. Раскинуть сети / П. Кирин // Журн. Эксперт-Ямал. – 2005. – № 37 (октябрь). – С. 16.

6. Комаров, М.П. Инфраструктура регионов мира / М.П. Комаров. – СПб.: Издательство Михайлова В.А., 2000. – 350 с.
7. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. – Изд. 2-е. – М., 1960. Т. 23. – С. 191, 395.
8. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. – Изд. 2-е. – М., 1960. Т. 24. – С. 182.
9. Маркс К., Энгельс Ф. Сочинения. Изд. 2-е. – М., 1960. Т. 46. Часть II. – С. 22
10. Носова, С.С. Производственная инфраструктура в системе государственно-монополистического капитализма: Монография / С.С. Носова. – М.: Высшая школа, 1983. – 127 с.
11. Самуэльсон, П.А. Экономика: Пер. с англ. / П.А. Самуэльсон, В.Д. Нордхаус – М.: Издательство БИНОМ, 1997. – 860 с.
12. Тропко, Л. Магистральные трубопроводы сегодня и завтра / Л. Тропко // Журн. Нефтегазовая вертикаль. – 2003. – № 11. – С. 12–16.
13. Федеральная целевая программа «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)». Министерство транспорта и МПС. – М., 2001.
14. Lewis, W.A. The Theory of Economics Growth / W.A. Lewis. – London. 1955.
15. Nurkse, R. Problems of Capital Formation in Undeveloped Countries / R. Nurkse. – Oxford, 1955.
16. Rosenstein-Rodan, P.N. The Notes of the Theory of the «Big Bush» in Economic Development for Latin America / P.N. Rosenstein-Rodan. – London. – New York, 1961.