

## НАУКА И ОБЩЕСТВО

Развитие экономики без инвестиций невозможно. Однако в последнее время применительно к российской действительности широкое распространение получила точка зрения о стимулирующем влиянии инвестиций на инфляцию, особенно когда речь идёт об инфраструктурных объектах. Серьёзного научного подтверждения эта точка зрения не получила, что не мешает использовать её в качестве аргумента при реализации практической экономической политики. Авторы предлагаемой вниманию читателей статьи предпринимают научный анализ взаимосвязи инвестиций, инфляции и динамики ВВП на примере таких важных инфраструктурных объектов, как железные и автомобильные дороги.

### ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНВЕСТИЦИОННАЯ ПОЛИТИКА НА ТРАНСПОРТЕ И ЕЁ ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ

**В. И. Якунин, В. Л. Макаров, А. Р. Бахтизин, С. С. Сулакшин**

Транспортные сети являются основополагающим элементом инфраструктуры народного хозяйства. По значению для развития экономики с ними может сравниться разве что связь, коммуникации в широком смысле этого слова. Но материальные коммуникации обеспечивает именно транспорт.

Инфраструктурные отрасли всегда вызывали головную боль у экономистов, ибо технологии финансирования их развития сложнее, чем других отраслей. В стандартной рыночной экономике наиболее отработанные схемы базируются на так называемых пакетных проектах, которые наряду с вложениями в инфраструктуру включают вложения с быстрой отдачей, а также на высокоразвитой системе кредитования.

В современных условиях наиболее динамичными оказываются экономики, в которых госу-

дарство является мощным игроком на экономическом поле. В этом случае используются более тонкие схемы финансирования инфраструктурных отраслей. Российская экономика всё более приближается именно к этому типу, наиболее адекватному нынешнему периоду мирового развития, когда доминируют масштабные проекты, финансирование которых невозможно осуществить классическим рыночным путём.

Настоящая работа посвящена рассмотрению различных схем финансирования транспортной инфраструктуры России. На основе анализа статистических данных и корреляционного подхода обосновываются следующие положения.

- Применяемые в стране схемы финансирования автомобильного и железнодорожного транспорта должны постепенно сближаться. В желез-



ЯКУНИН Владимир Иванович – кандидат политических наук, президент ОАО «Российские железные дороги». МАКАРОВ Валерий Леонидович – академик, академик-секретарь Отделения общественных наук РАН. БАХТИЗИН Альберт Рауфович – кандидат экономических наук, старший научный сотрудник Центрального экономико-математического института РАН. СУЛАКШИН Степан Степанович – доктор политических и физико-математических наук, генеральный директор Центра проблемного анализа и государственно-управленческого проектирования.

нодорожную инфраструктуру необходимо вкладывать больше средств федерального бюджета, а при строительстве автомобильных дорог следует шире использовать пакетное финансирование в рамках комплексных проектов коммерческого характера.

- Нужно разделить экономически, а в дальнейшем и организационно железнодорожную сеть как инфраструктурный объект и как сектор, обеспечивающий перевозку пассажиров и грузов.

- Государственные инвестиции в железнодорожную инфраструктуру влекут за собой существенно меньшее увеличение инфляции, чем подобные вложения в другие сектора. Гипотеза, объясняющая этот феномен, состоит в том, что здесь ниже уровень коррупции. Мы из осторожности говорим о “гипотезе”, поскольку пока не ясно, насколько структура денежного потока, поступающего на потребительский рынок, корректирует уровень инфляции.

- Инфляционный шок от государственных вложений в транспортную инфраструктуру носит весьма кратковременный характер.

- Инвестиции в железнодорожный транспорт, в отличие от других вложений в инфраструктуру, в том числе в автодорожный транспорт, сразу, практически без временного лага, приводят к увеличению темпов роста ВВП.

- Применительно к современным российским условиям ускоренные государственные вложения в транспортную инфраструктуру, особенно железнодорожную, – важный фактор долговременного экономического роста. Стандартные возражения, связанные с предположением о том, что России при этом захлестнёт инфляция, – не более чем миф.

#### МОДЕЛЬ ВЗАИМОСВЯЗИ ИНВЕСТИЦИИ–ИНФЛЯЦИЯ–РОСТ ВВП

В настоящее время вопрос о целесообразности федерального бюджетного инвестирования в развитие транспортной инфраструктуры общего пользования остаётся дискуссионным. В финансово-экономическом блоке российского правительства полагают, что такие вложения неизбежно ведут к инфляции, поскольку эксплуатация соответствующих объектов не создаёт предложения платных услуг, связывающих спрос на потребительском рынке. Однако вывод не столь очевиден, как это может показаться.

Из общей экономической теории следует, что одним из условий экономического роста и увеличения ВВП является сопровождающее, а в стратегическом случае опережающее развитие транспортной инфраструктуры. Когда речь идёт об инфраструктуре, обеспечивающей предложение платных услуг, ясно, что её развитие благодаря вло-

жениям расширяет предложение на потребительском рынке, и это снижает инфляцию, способствует росту ВВП. Но транспортная инфраструктура общего пользования не производит платных услуг.

Инвестирование в основные фонды может вести как к росту предложения товаров и услуг (по мере наращивания их выпуска на вновь создаваемых мощностях), так и к повышению потребительского спроса за счёт выплаты зарплаты и за счёт такого специфического фактора, как дополнительный выброс денег на потребительский рынок вследствие коррупции и разворовывания части инвестиционных средств (рис. 1). Например, в конце 90-х годов до половины бюджетных средств, направлявшихся на дорожное строительство, разворовывалось путём завышения сметной стоимости объектов, приписок, нарушения технологии строительства, ложных подрядов и т.д. Значительная часть этих денег попадала на потребительский рынок.

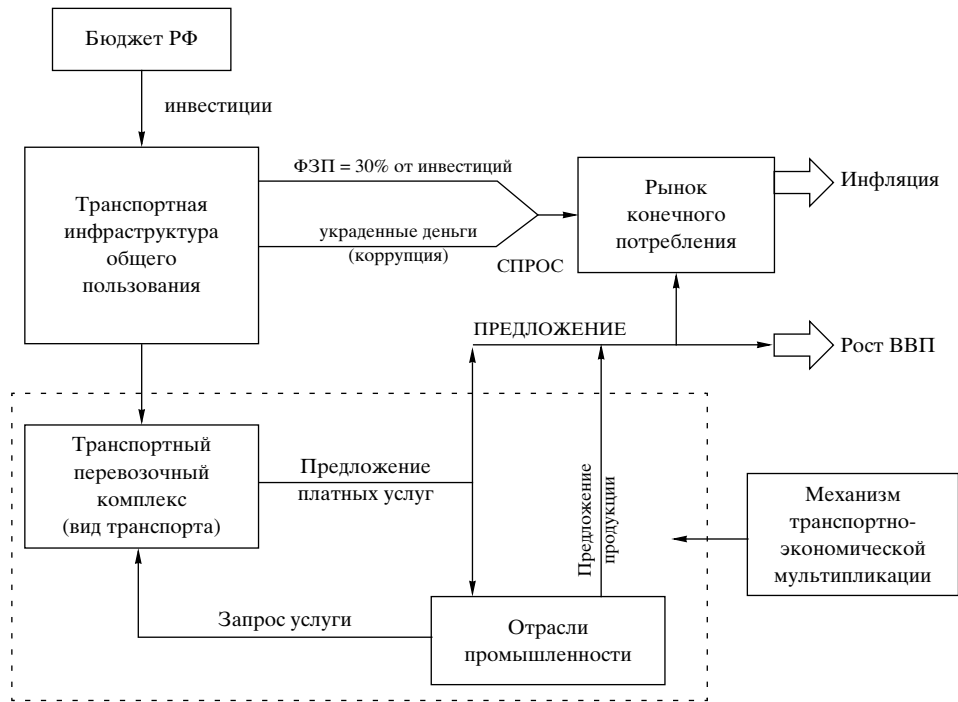
Итоговый результат может, таким образом, выражаться как в росте, так и в снижении инфляции, что зависит от конкретного соотношения указанных выше факторов. Учитывая неопределённость, обусловленную нелегитимностью коррупции, сделать адекватный прогноз последствий без дополнительных допущений затруднительно.

В ситуации неопределённости эффективным оказывается метод корреляционного анализа связи инвестиций в транспортную инфраструктуру общего пользования и инфляционных последствий (как и последствий в виде роста ВВП). Поскольку расчёты проводятся по реальным временным рядам для российской экономики, вопрос неопределённости снимается эмпирически.

На рисунке 1 представлена модель связей, показывающая, как инвестиции могут вести к росту или снижению инфляции. Модель позволяет оценить среднюю долю инвестиционных средств, которая в нормальном (легальном) случае преобразуется в зарплату после всех закупок и подрядов, имея в виду, что доля зарплаты в российской экономике (в ВВП) составляет около 30%. Часть украденных через коррупционные механизмы средств, как показано на рисунке, тоже попадает на потребительский рынок.

Казалось бы, инфляционные последствия инвестирования в транспортную инфраструктуру общего пользования очевидны. По крайней мере, такова позиция Минфина. Однако модель включает и иные пути межсекторального транспортно-экономического мультиплицирования (расширения спроса в смежных отраслях), влияющего не только на инфляцию, но через стимулированный рост предложения и на рост ВВП.

Объём предложения товаров, производимых в реальном секторе экономики, и платных услуг, в



**Рис. 1.** Бюджетное инвестирование в транспортную инфраструктуру общего пользования, его инфляционные последствия и влияние на рост ВВП

частности транспортных, зависит от развитости соответствующих основных фондов и инфраструктуры. Износ и неразвитость транспортной инфраструктуры ведут к потерям при перевозках, удлиняют сроки доставки, увеличивают расход топлива и амортизацию транспортных средств, что, в свою очередь, влияет на издержки перевозчика, компенсируемые за счёт тарифа. Улучшение состояния инфраструктуры способно усилить экономическую мотивацию к росту объёмов платных транспортных услуг (а тогда увеличится и их вклад в ВВП).

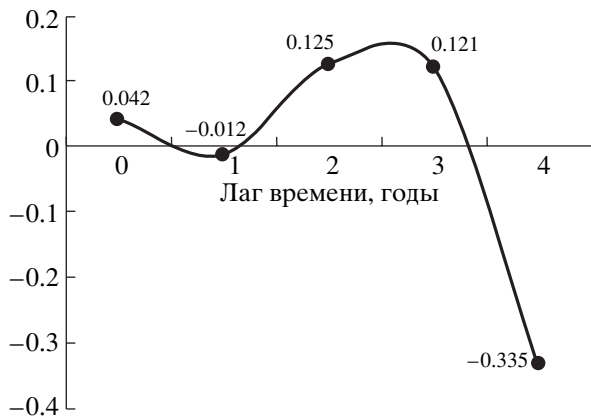
В цене производимого реальным сектором товара всегда присутствует транспортная составляющая. Соответственно, снижение цен на транспортные услуги для производителя товаров ведёт к снижению цены товара. Сокращение транспортных издержек производителя позволяет переориентировать высвобождающиеся ресурсы на реинвестирование в развитие производства, что обеспечивает рост предложения на потребительском рынке, а значит, рост ВВП и снижение инфляции.

Очевидно, что в реальности в пространстве описанной упрощённой схемы причинно-следственных связей действует множество факторов, делающих ситуацию более неопределённой, а конечное влияние инвестиций – неоднозначным. Собственно, эта неопределённость и составляет фундаментальное свойство рыночной экономики. Очевидно также, что описанные цепочки свя-

зей срабатывают не мгновенно, а с некоторой задержкой во времени. Заработная же плата и украденные деньги попадают на рынок значительно быстрее. Значит, эффект инфляционного роста может опережать действие транспортно-экономического мультипликатора, а суммарное действие противоположно направленным механизмов зависит как от соотношения абсолютных значений их влияния, так и от временного лага.

В частности, следует предположить, что если понижающее, пусть запаздывающее, воздействие на инфляцию транспортно-экономического мультипликатора значительнее, чем усиление инфляции вследствие инвестирования, то вкладывать всё равно необходимо, несмотря на неизбежность переходного периода. Государство должно планировать свою деятельность, в том числе по управлению инвестиционными потоками, исходя не только из оперативной обстановки, но и на средне- и долгосрочную перспективу. Через некоторое время, специфичное для каждого конкретного случая, снижение инфляции станет перманентным эффектом в силу доминирования повышающего фактора с более сильным мультиплицирующим механизмом.

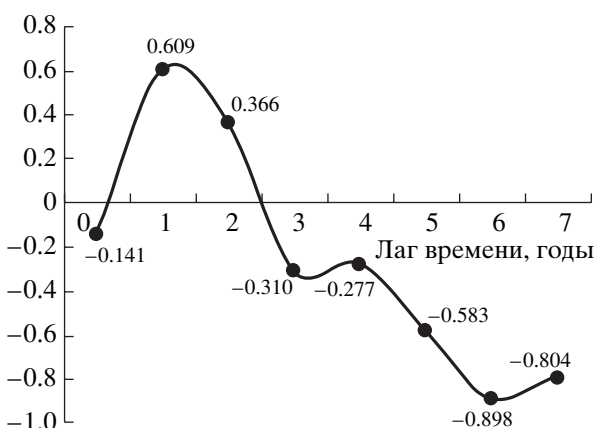
Поскольку взаимодействия в описанном механизме весьма сложны, к тому же присутствует фактор неопределённости, заранее говорить об инфляционных последствиях вложений, как это делает Минфин, или о неактуальности инвестирования в транспортные инфраструктуры с точки



**Рис. 2.** Коэффициент корреляции между расходами федерального бюджета на инвестиции в транспортную инфраструктуру и инфляцией

зрения роста ВВП представляется необоснованным. При выработке бюджетных решений более адекватной является опора на корреляционное исследование уже реализованных ситуаций (механизмов), что позволяет исключить фактор неопределённости и достаточно уверенно прогнозировать последствия.

С помощью корреляционного анализа можно выявить причинно-следственную связь между параметром-причиной и параметром-следствием. Для этого необходимо располагать временными рядами обоих параметров, которые в рассматриваемом нами случае представлены статистическими данными. В принципе возможна ситуация, когда наличие корреляции между показателями объясняется не их взаимосвязью, а действием третьей, общей для них причины, однако математический аппарат всё равно зафиксирует наличие связи, пусть даже “ложной”, между параметрами. В такой ситуации заключение о наличии зависи-



**Рис. 3.** Коэффициент корреляции между расходами федерального бюджета на дорожное строительство и индексом инфляции

мости подтверждается или отвергается путём независимых экспертных оценок. Модель, приведённая на рисунке 1, представляет основу для корреляционного анализа.

В качестве причины подразумеваются инвестиционные вложения в транспортные инфраструктуры, в качестве следствия – инфляция или рост ВВП. Значение коэффициента корреляции лежит в диапазоне от  $-1$  до  $+1$ . Связь максимальна при его значении ( $\pm 1$ ), при нулевом значении связь отсутствует. Положительная корреляция означает, что с ростом параметра-причины растёт и параметр-следствие, отрицательная – что имеет место обратная зависимость.

Были проведены вычисления корреляционной связи между расходами федерального бюджета на финансирование отрасли “Транспорт”, автомобильного хозяйства, железнодорожного транспорта, с одной стороны, и индексом потребительских цен и значениями ВВП – с другой. В случае железнодорожного транспорта учитывались внебюджетные инвестиции, составляющие здесь подавляющую долю. В качестве исходной информации мы использовали законы о федеральном бюджете за ряд лет и данные статистических сборников Росстата [1–3], [4–17].

## ИНФЛЯЦИОННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ИНВЕСТИЦИЙ

В результате расчётов (рис. 2) значимой корреляции (в общем случае) между расходами федерального бюджета на инвестиции во все виды транспортной инфраструктуры и инфляцией не обнаружено. (На рисунке 2 и последующих используется понятие временного лага, измеряемого в годах, которое отражает такую особенность связи причины и следствия, как задержка во времени.) Наряду с опережающей положительной (рост инфляции) полуволевой проявилась выраженная отрицательная (уменьшение инфляции) связь, усиливающаяся с течением времени (рис. 3). Следует отметить, что средства, выделяемые на дорожное строительство, – заметная величина: за последние 10 лет их объём составлял от 3 до 5.3% федерального бюджета.

Рисунок 3 подтверждает предположение о двояком влиянии вложений в транспортную инфраструктуру общего пользования на инфляцию – на платежеспособный спрос на потребительском рынке, с одной стороны, и предложение товаров и услуг – с другой.

В чём причина повышения инфляции на начальном этапе? Имея в виду модель, приведённую на рисунке 1, объяснением может быть либо зарплата, либо добавляемый к ней коррупционный денежный поток. Самый оптимистический вариант – инфляция повышается за счёт коррупцион-

ного потока. Это означало бы, что, справившись с коррупцией, мы получаем экономическое обоснование для инвестирования.

Предположим, что опережающая положительная полуволна корреляционной связи на рисунке 3 обусловлена поступлением на потребительский рынок легальной зарплаты, то есть является следствием нормального некоррупцированного экономического механизма. Если это так, то в случае иного, сопоставимого с автомобильным, вида транспортной инфраструктуры корреляционная связь должна быть подобной. Однако эта гипотеза не подтверждается результатами анализа влияния на инфляцию вложений в развитие железнодорожной транспортной инфраструктуры общего пользования. (Железнодорожный транспорт подходит для сравнения, поскольку объёмы инвестирования в эти отрасли примерно равны: в 2004 г. на автодорожное строительство израсходовано около 122 млрд. руб., на железнодорожную инфраструктуру – около 140 млрд. руб.)

Необходимо отметить, что финансирование автодорожного хозяйства представляет собой в чистом виде инвестирование в транспортную инфраструктуру общего пользования, которая в данном случае отделена от процесса и средств автомобильных перевозок. Последние связаны с автомобильным транспортом, осуществляющим платные услуги. С железнодорожным транспортом дело пока обстоит иначе. Собственно транспортная железнодорожная инфраструктура общего пользования и перевозочный комплекс (то есть обеспечение процесса перевозок и подвиж-

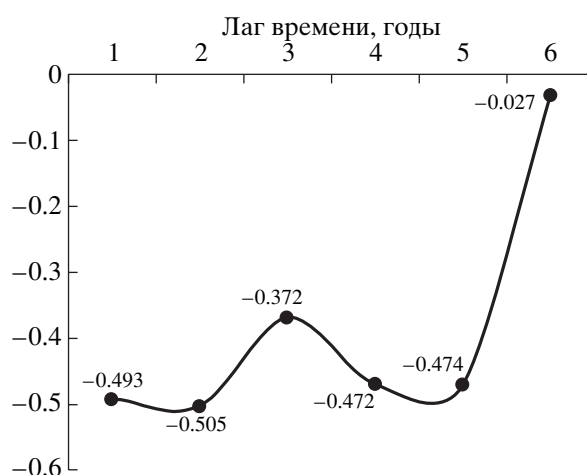


Рис. 4. Коэффициент корреляции между расходами на железнодорожную инфраструктуру и индексом инфляции

ной состав, локомотивная тяга) только начинают разделяться. Поэтому закономерен вопрос: не является ли финансирование инвестиционной программы МПС (теперь ОАО «Российские железные дороги») вложением не только в инфраструктуру общего пользования, но ещё и в перевозочный комплекс, производящий платные услуги? Структура инвестиций в железнодорожный транспорт такова: около 18% идёт на основные фонды перевозочного процесса, а 80% – на инфраструктуру общего пользования. Таким образом, сравнение двух видов транспорта вполне корректно, причём

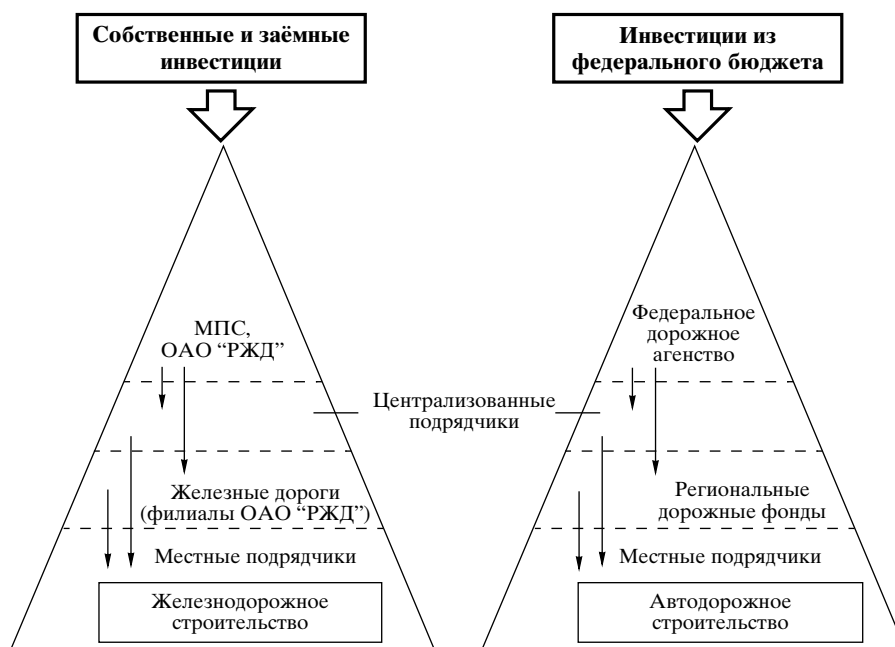
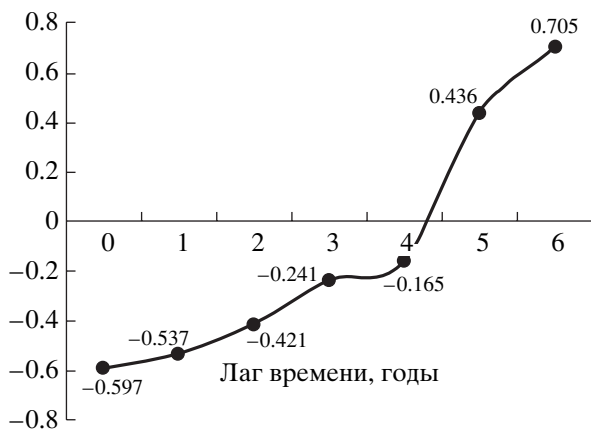


Рис. 5. Инвестиционные потоки, направляемые в железнодорожную и автодорожную инфраструктуру



**Рис. 6.** Коэффициент корреляции между бюджетным финансированием автодорожного строительства и динамикой ВВП

важно, что в 90-е годы указанная пропорция существенно не менялась, и, согласно прогнозам, к 2010–2015 гг. доля первого показателя не превысит 20–23%.

Из расчётов вытекает, что вложения в железнодорожную инфраструктуру не вызывают опережающей положительной (повышающей инфляцию) полуволены (рис. 4). Напротив, они однозначно снижают инфляцию, независимо от лага времени, вплоть до шестилетней задержки. Этот факт свидетельствует, во-первых, о коррупционной природе опережающего инфляционного эффекта в случае автодорожного строительства, во-вторых, об отсутствии масштабной коррупции при реализации инвестиций в железнодорожном комплексе и, в-третьих, о возможности снижения инфляции путём оздоровления экономики.

Несмотря на это, государство практически не инвестирует развитие железнодорожной инфраструктуры: за последние 10 лет сумма вложений сократилась с 0.5 до 0.23% от расходов федерального бюджета. Следует, кроме того, иметь в виду, что эти скромные средства составляют общую

**Таблица 1.** Доля финансовых затрат по видам транспорта, %

Виды затрат	Железнодорожный	Автомобильный
Приобретение дочерних организаций	0.1	1.5
Приобретение основных средств	88.9	57.4
Приобретение ценных бумаг	3.9	37.3
Займы, предоставленные другим организациям	7.1	3.8

сумму вложений, которые, помимо инвестиций, направляются и на НИОКР, и на так называемые прочие расходы. Доля непосредственно инвестиций из госбюджета в 2000–2006 гг. не превышала 15% от всех расходов на железнодорожную инфраструктуру.

На рисунке 5 показано, что цепочки прохождения инвестиций в автодорожной сфере и сфере железнодорожного транспорта практически полностью совпадают. Единственное отличие – источники инвестиций: для автодорог это поступления из федерального бюджета, железные дороги ими не располагают. Из этого следует предположение о локализации коррупционного звена: это само наличие плохо контролируемого денежного потока. Можно утверждать, что преодоление масштабной коррупции, имея в виду опыт организации инвестиционной деятельности в МПС и ОАО “РЖД”, вполне возможно.

### ВКЛАД ИНВЕСТИЦИЙ НА ТРАНСПОРТЕ В РОСТ ВВП

Как показано выше, бюджетное инвестирование автодорожного хозяйства отягощено “нецелевыми потерями”. Поэтому положительное действие транспортно-экономического мультипликатора сказывается здесь слабее, и только спустя некоторое время (4–5 лет) ощущается значимый эффект (рис. 6). Задержка также может быть обусловлена спецификой экономических связей данного вида транспортной инфраструктуры и другими особенностями транспортно-экономической мультипликации, например институциональными или мотивационными (рис. 7). В этой связи важно проанализировать эти особенности для различных видов транспорта.

Автомобильный транспорт, являющийся первым звеном в цепочке мультипликации эффекта от инвестирования в автодорожную инфраструктуру, подвергся в 90-е годы максимальной либерализации (наряду с морским и внутренним водным транспортом). При этом экономические мотивы деятельности преобразовались в рыночно-эгоистические. Особенно заметна разница мотивов (и, соответственно, результатов) при сравнении экономических показателей деятельности двух видов транспорта – автомобильного и железнодорожного (по данным [18]). Железнодорожный транспорт подходит для сопоставления, поскольку объёмы его грузоперевозок сопоставимы с автомобильным: средний годовой объём за 1992–2005 гг. составил для автомобильного транспорта 857 млн. т, для железнодорожного – 1107 млн. т, а в первой половине 90-х годов автомобильным транспортом перевозилось даже больше грузов, чем железнодорожным. Пассажирооборот двух видов транспорта также сопоста-

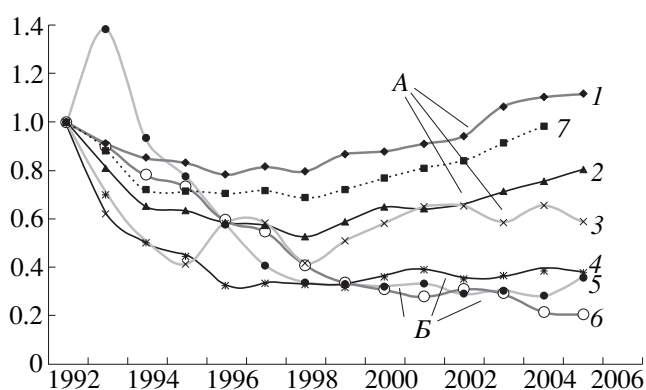
вим (в 1992–2005 гг. он составил для автомобильного транспорта 153 млрд. пасс./км, для железнодорожного – 176 млрд. пасс./км).

Однако железнодорожный транспорт, в отличие от автомобильного, до сих пор в значительной мере регулируется государством с учётом разных групп интересов в обществе. Автомобильный транспорт как отрасль значительно больше, чем железнодорожный, вовлечён в непрофильную экономическую деятельность – финансовые операции (табл. 1). Доля зарплаты в балансе при сопоставимой численности занятых (1161 тыс. человек в железнодорожном, 1003 тыс. человек в автомобильном транспорте) отличается в 1.3 раза в пользу автомобильного транспорта, а налоги и сборы – наоборот (табл. 2). Корпоративную политику развития автомобильного транспорта отличает тенденция уменьшения инвестируемых средств (табл. 3). Напрашивается вывод, что сравнительная эффективность мультипликации (с точки зрения экономической ответственности за долгосрочное устойчивое развитие) в случае железнодорожного транспорта выше, чем автомобильного.

В целом либеральные реформы на транспорте привели к системным итогам двух типов (рис. 7). Выделенная на рисунке группа “А”, включающая трубопроводный, железнодорожный и отчасти воздушный транспорт, которые остаются централизованными и государственно-регулируемыми (с некоторыми оговорками в отношении воздушного), характеризуется сравнительно позитивной динамикой (относительно общего хода экономического развития в России). Группа “Б”, включающая либерализованные виды транспорта, демонстрирует негативную тенденцию. Можно предположить, что либерализация железнодорожного транспорта, темпы и уровень которой заложены в программе его реформирования, разработанной ещё в 1997 г. группой либеральных российских экономистов и политиков, приведёт к подобным же результатам. Нужно быть к этому готовым и либо сознательно принимать прогнозируемые негативные последствия, либо корректировать программу реформирования железнодорожного транспорта.

Как показано на рисунке 6, инвестирование в автодорожное хозяйство не ранее чем через четыре года сказывается на росте ВВП, что, по всей видимости, объясняется описанными выше особенностями транспортно-экономического мультиплицирования в случае автомобильного транспорта. Таким образом, без принятия специальных финансово-организационных мер вложения в эту сферу не станут значимым фактором роста ВВП.

Иначе дело обстоит с железнодорожным транспортом (рис. 8). Инвестирование в его ин-



**Рис. 7.** Нормированный к уровню 1992 г. объём грузоперевозок различными видами транспорта

Группа А – централизованные и государственно-регулируемые виды транспорта: 1 – трубопроводный, 2 – железнодорожный, 3 – воздушный; группа Б – либерализованные виды транспорта: 4 – внутренний водный, 5 – автомобильный, 6 – морской; 7 – ВВП

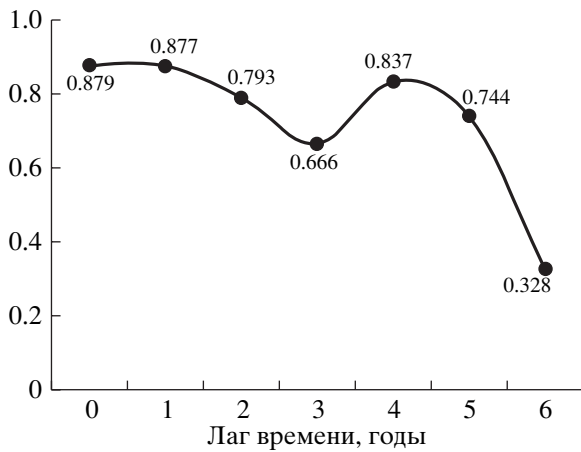
фраструктуру не вызывает опережающих негативных эффектов, напротив, на очень высоком уровне значимости связи (до 0.8–0.9) оно ведёт к росту ВВП, и этот эффект наблюдается на протяжении 4–5 лет. Можно заключить, что государственное регулирование и общее состояние железнодорожного транспорта, а также коррупционная устойчивость и корпоративная политика ОАО “РЖД” формируют более эффективный механизм транспортно-экономического мультиплицирования.

**Таблица 2.** Доля затрат на производство услуг по видам транспорта, %

Виды затрат	Железнодорожный	Автомобильный
Оплата оборотных активов	61.5	59.9
Оплата труда	19.6	25.0
Выплата дивидендов, процентов	0.3	0.4
Налоги и сборы	18.6	14.7

**Таблица 3.** Физический объём инвестиций по видам транспорта, % к предыдущему году

Годы	Железнодорожный	Автомобильный
2000	143.7	114.8
2001	109.4	97.2
2002	63.4	126.2
2003	169.4	56.0
2004	109.7	52.4



**Рис. 8.** Коэффициент корреляции между инвестициями в железнодорожное строительство и динамикой ВВП

### СЛЕДУЕТ ЛИ ГОСУДАРСТВУ ИНВЕСТИРОВАТЬ СРЕДСТВА В ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ИНФРАСТРУКТУРУ?

Исходя из проведённых сравнений, правомерно задаться вопросом: почему государство не вкладывает деньги в развитие железнодорожного транспорта? Реализуемый сейчас подход иллюстрируют незначительные суммы средств федерального бюджета, предусмотренные на финансирование подпрограммы “Железнодорожный транспорт” государственной программы “Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)”.

Потребные объёмы финансирования на 2002–2010 гг. составляют 1540.3 млрд. руб., в том числе: потребные инвестиции в развитие и модернизацию железнодорожного транспорта – 1525.0 млрд. руб., финансирование НИОКР – 15.17 млрд. руб., финансирование затрат на прочие нужды – 0.2 млрд. руб.

По источникам финансирования потребные объёмы инвестиций на реализацию мероприятий подпрограммы распределяются следующим образом.

#### 1. Инвестиции:

- федеральный бюджет – 1.1 млрд. руб.;
- бюджеты субъектов Федерации – 95.08 млрд. руб.;
- внебюджетные источники – 1443.96 млрд. руб.,

из них:

- собственные средства МПС России (ОАО “РЖД”) – 1223.8 млрд. руб.;
- привлечённые средства – 220.15 млрд. руб.

#### 2. НИОКР:

- собственные средства МПС России (ОАО “РЖД”) – 15.17 млрд. руб.

#### 3. Прочие нужды:

- федеральный бюджет – 0.2 млрд. руб.

В экономических исследованиях разных стран надёжно установлено, что опережающее рациональное развитие инфраструктуры всегда ведёт

к действию вышеупомянутого транспортно-экономического межотраслевого мультипликатора [19, 20]. Выявлена также зависимость между развитием инфраструктуры, с одной стороны, и динамикой частных капиталовложений и производительностью труда – с другой.

Государственные инвестиции в инфраструктуру и частные капиталовложения в рыночной экономике функционально взаимосвязаны. Развитие инфраструктуры ускоряет транспортировку товаров от производителей к потребителям, а значит, снижает общие издержки производства. Например, в 1965–1969 гг. ежегодные инвестиции в инфраструктуру составляли в США 2.3% ВВП, и норма прибыли в частном секторе достигала 13.3%. В 1980–1984 гг. при сокращении доли инвестиций в инфраструктуру до 0.4% ВВП норма прибыли упала до 7.9%.

Отмечается связь между затратами на инфраструктуру и динамикой производительности труда. Так, в 1950–1970 гг. валовая стоимость инфраструктуры возрастала в США в среднем на 4.1% в год, а среднегодовые темпы роста производительности труда составляли 2%. За период 1971–1985 гг. первый показатель снизился до 1.6%, что сопровождалось падением второго показателя до 0.8%. Международные сравнения показывают, что страны, направляющие значительную часть ВВП на развитие инфраструктуры, например Япония, отличаются высокими темпами роста производительности труда.

Практический вывод в данном случае достаточно очевиден. В то время как многие экономисты объясняют замедление темпов роста производительности труда такими факторами, как высокие цены на энергоносители, недостаточные расходы на НИОКР, неумеренные налоговые ставки, мировой опыт свидетельствует, что обеспечить рост производительности можно за счёт развития инфраструктуры. Трудно найти убедительное обоснование отсутствия бюджетных инвестиций в эту сферу.

В то же время государство почему-то вкладывает деньги в автодорожное хозяйство, хотя в российских условиях экономический эффект этих вложений (с точки зрения инфляции и роста ВВП) противоречив (см. рис. 3 и 6). На развитие же железнодорожной инфраструктуры средств почти не выделяется, хотя экономический эффект при этом достигается существенно больший, как показано выше (рис. 4 и 8).

Конечно, пока автодороги общего пользования остаются бесплатными, нет иного источника финансирования их строительства, кроме государства. А железнодорожный транспорт, благодаря интегрированности инфраструктуры и перевозочного комплекса в ОАО “РЖД”, имеет возможность инвестировать в инфраструктуру за



счёт платных услуг по перевозке грузов и пассажиров (инвестиционная тарифная составляющая). Однако сейчас осуществляется реформа железнодорожного транспорта, в рамках которой станвится всё больше независимых перевозчиков\*, и в перспективе они должны составить конкурирующее сообщество. Но, пользуясь услугами инфраструктуры общего пользования, они тем не менее не финансируют её развитие и поддержание. Это делается из собственных средств ОАО «РЖД». Получается, что ОАО «РЖД», являясь коммерческой компанией и конкурируя с независимыми перевозчиками, фактически их субсидирует. Очевидно, что должен начать работать перераспределительный бюджетный механизм: независимый перевозчик платит налоги с доходов, которые получает благодаря в том числе и использованию инфраструктуры, бюджет из этих денег (реально они, конечно, обезличены) поддерживает развитие железнодорожной инфраструктуры. Подобным образом организуется экономическая деятельность в сфере автомобильных дорог, в развитие которых вкладываются государственные средства.

Согласно экономической теории и хозяйственной практике многих стран логика бюджетного управления общеэкономическим развитием, в частности, регулирование инфляции и роста ВВП, обосновывается через развитие инфраструктуры. Так почему же у нас бюджет не инвестирует в железнодорожную инфраструктуру?

Мы, естественно, не призываем сокращать инвестиции в строительство и поддержание автодорог. Уменьшение финансирования дорожного строительства, отмена системы дорожных фондов, предпринятые в стремлении справиться с коррупцией, – это ошибочное решение, подмена целей. Обнаружив негативное явление, нужно бороться именно с ним, а не с объёмами дорожного строительства. Но нельзя забывать и о железных дорогах. Имея в виду профицит бюджета и накопленные государственные средства (в частности, стерилизуемые в стабфонде), федеральным властям целесообразно начать бюджетное инвестирование железнодорожной инфраструктуры, что соответствует концепции реформы железнодорожного транспорта.

\* \* \*

Проведённый анализ показывает, что вложенные средства в транспортные инфраструктуры общего пользования, в особенности в железнодорожную, в условиях реальной российской эконо-

\* С 2003 по 2005 г. количество вагонов в собственности ОАО «РЖД» сократилось с 71.3% до 65.9%, а в собственности независимых частных перевозчиков увеличилось с 20.9% до 30%.

мики приводит к уменьшению инфляции, росту потребительского спроса и ВВП. Экономический механизм, объясняющий подобную зависимость, состоит в действии межсекторального транспортно-экономического мультипликатора. Исключение из этого правила в виде усиления инфляции на некотором временном отрезке в случае инвестирования в автодорожную инфраструктуру объясняется крупномасштабной коррупцией, приводящей к переливу инвестиционных ресурсов в платёжеспособный спрос на потребительском рынке.

Либерализация пока ещё интегрированного и регулируемого государством железнодорожного транспорта, вероятнее всего, повлечёт за собой макроэкономические последствия, схожие с наблюдаемыми на автомобильном транспорте. Исторический опыт стран с рыночной экономикой свидетельствует, что безусловно положительные макроэкономические плоды рыночных реформ российское общество начнёт пожинать только тогда, когда произойдёт эволюция мотиваций формирующегося частного предпринимательства, что потребует десятилетий. Это обстоятельство необходимо учитывать при принятии решений о темпах и содержании реформ железнодорожного транспорта, с тем чтобы минимизировать негативные явления.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Инвестиции в России: Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2001. С. 32.
2. Инвестиции в России. 2003: Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2003.
3. Инвестиции в России. 2005: Стат. сб. М.: Росстат, 2005. С. 47, 50.
4. Российский статистический ежегодник. 1998: Стат. сб. М.: Госкомстат, 1998. С. 15.
5. Российский статистический ежегодник. 2005: Стат. сб. М.: Росстат, 2005.
6. Транспорт в России: Стат. сб. М.: Госкомстат России, 2002. С. 23, 24.
7. Транспорт в России. 2005: Стат. сб. М.: Росстат, 2005. С. 22.
8. Федеральный закон о Федеральном бюджете на 1994 год (№ 9-ФЗ), утверждённый 1 июля 1994 г.
9. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 1995 год (№ 39-ФЗ), утверждённый 31 марта 1995 г.
10. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 1996 год (№ 228-ФЗ), утверждённый 31 декабря 1995 г.
11. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 1997 год (№ 29-ФЗ), утверждённый 26 февраля 1997 г.
12. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 1998 год (№ 42-ФЗ), утверждённый 26 марта 1998 г.
13. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 1999 год (№ 36-ФЗ), утверждённый 22 февраля 1999 г.

- 
14. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 2000 год (№ 227-ФЗ), утверждённый 31 декабря 1999 г.
  15. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 2001 год (№ 150-ФЗ), утверждённый 27 декабря 2000 г.
  16. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 2002 год (№ 194-ФЗ), утверждённый 30 декабря 2001 г.
  17. Федеральный Закон о Федеральном Бюджете на 2003 год (№ 176-ФЗ), утверждённый 24 декабря 2002 г.
  18. [www.cir.ru/docs/stat/publications/transp2005/](http://www.cir.ru/docs/stat/publications/transp2005/)
  19. *Aschauer D.* Is the Public Capital Stock Too Low? // *Chicago Fed Letter*. 1987. October.
  20. Rx for Productivity. Build Infrastructure // *Chicago Fed Letter*. 1988. September.