

## РАЗВИТИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ КРИЗИСА И ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ

### DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE IN THE CONDITIONS OF THE CRISIS AND IMPORT SUBSTITUTION

*M. Mikhailov*

*Summary.* The article presents the features of the role and place of infrastructure and investment in their development in a crisis and import substitution. It is shown that infrastructure investments can play a key role in overcoming the crisis and the successful implementation of the import substitution strategy, increasing production and counteracting unemployment, as well as increasing the competitiveness of the economy in the long term. In Russia, the crisis has a negative impact when huge infrastructure development programs are being implemented, but, on the other hand, the costs of their implementation have been significantly reduced. The necessity of state support for infrastructure projects and the evaluation of their effectiveness are substantiated.

*Keywords:* infrastructure investments, import substitution strategy, economic competitiveness, unemployment.

*Михайлов Михаил Вадимович*

*Аспирант, Чебоксарский кооперативный институт (филиал) Российского университета кооперации  
m89278432281@yandex.ru*

*Аннотация.* В статье представлены особенности роли и места инфраструктуры и инвестиций в их развитие в условиях кризиса и импортозамещения. Показано, что инфраструктурные инвестиции могут сыграть ключевую роль в выходе из кризиса и успешной реализации стратегии импортозамещения, увеличивая производство и противодействуя безработице, а также повышая конкурентоспособность экономики в долгосрочной перспективе. В России кризис оказывает негативное влияние, когда реализуются огромные программы развития инфраструктуры, но, с другой стороны, затраты на их реализацию значительно сократились. Обсуждена необходимость государственной поддержки инфраструктурных проектов и оценка их эффективности.

*Ключевые слова:* инфраструктурные инвестиции, стратегия импортозамещения, конкурентоспособность экономики, безработица.

Экономические кризисы, являясь элементом деловых циклов, стали имманентной, а может быть, и характерной чертой современных высокоразвитых экономик. В экономике, основанной на знаниях, интеллектуальный капитал становится все более важным, чем физический капитал. В то же время в результате стремительного ускорения процессов глобализации, либерализации и виртуализации экономической деятельности резко возрос уровень неопределенности. Эти две противоположные тенденции означают, что условия функционирования хозяйствующих субъектов всех уровней, начиная от физических лиц, через хозяйствующие субъекты, заканчивая государствами и их объединениями, подвергаются быстрой трансформации [1].

Перед лицом этого формулируются постулаты о неадекватности существующих институциональных решений в свете происходящих изменений, из-за которых государство, выступавшее до сих пор преимущественно в качестве регулятора, в какой-то степени утратило

свое влияние на происходящие экономические процессы на его территории. Это касается в основном потоков капитала, перераспределения производственных мощностей, формирования направлений и размеров потоков товаров, услуг и труда. В этой игре доминируют крупные международные финансовые и промышленные конгломераты. Отдельные государства, уступая, стали конкурировать за ресурсы, которыми располагали такие корпорации, смирившись с дальнейшей потерей сфер влияния [4].

Рынок капитала изменил свою основную функцию, финансовая система перестала быть основной системой экономики, а стала организмом, живущим своей жизнью. Текущий кризис в России можно разделить на две фазы. В первом случае это принесло инвесторам ощутимые финансовые потери. На втором этапе трудности мировых финансовых рынков стали оказывать сильное влияние на реальную экономику, в основном за счет усиления неприятия риска и ограничения доступа к источникам финансирования. В то время как



Рис. 1. Объем инвестиций в основной капитал и индекс физического объема инвестиций в основной капитал [6]

первая фаза кризиса приняла беспрецедентные темпы, вызвав падение фондовых и товарных индексов, а также значительный рост стоимости капитала.

В этом контексте все большее значение приобретают вопросы переопределения роли государства и его структур. Это связано с тем, что, особенно в случае с высокоразвитой экономикой, оно имеет значительную долю в создании и особенно в перераспределении генерируемого дохода. Поэтому активная позиция государства, в то же время подкрепленная экономическими расчетами, может принести желаемые результаты, то есть, возврат на путь роста [5].

Независимо от этапа и доминирующих течений в экономических исследованиях в качестве фактора, играющего существенную роль в экономическом росте, всегда указывался физический капитал. Он учитывается во всех наиболее важных моделях роста: — Харрода-Домара, выведенных из классической теории, — Солю и Свана и их модификациях (например, модель Касса-Купмана-Рамзи), сформулированных на основе неоклассической теории, — эндогенного роста (например, Ромера и Лукаса), которые также основаны на неоклассицизме. В настоящее время не вызывает существенных сомнений важность инвестиций в физический капитал для развития экономики. Это относится, в частности, к инфраструктуре.

Инфраструктура определяет эффективное функционирование всей экономики и прямо и косвенно интенсифицирует развитие. Барьером для развития может стать недостаточное оснащение экономики инфраструктурой. В то же время само по себе наличие инфраструктуры не является достаточным условием экономического развития страны. Правильное разви-

тие отношений между элементами инфраструктуры и другими отраслями экономики требует сохранения взаимодополняемости между ними. Значительная роль инфраструктуры в экономической системе государства определяет необходимость сохранения рационального управления в этом отношении, понимаемого как [2, 5, 7]:

- ◆ максимально возможная степень удовлетворения экономически обоснованных потребностей хозяйства и населения в количественном отношении — время, качество услуг,
- ◆ оптимальное использование производственных мощностей, определяемое существующим состоянием инфраструктуры,
- ◆ рациональное использование рабочей силы,
- ◆ относительная минимизация количества и стоимости скоропортящихся средств производства, задействованных в инфраструктурных услугах (например, топливо, вспомогательные материалы).

В краткосрочной перспективе эти инвестиции способствуют стимулированию сектора поставщиков и противодействию безработице. Однако в долгосрочной перспективе они способствуют росту конкурентоспособности экономики за счет сокращения сроков доставки и снижения транспортных расходов. Более того, в период текущего кризиса инфраструктурные проекты играют роль активизации строительной сферы.

Положительной стороной кризиса является то, что он вызвал значительное падение цен на строительные материалы и строительные работы, а значит, государство способно обеспечить население инфраструктурой по более низкой цене, чем изначально. Важную роль в ускорении инфраструктурных инвестиций играет

законодательство, которое должно быть направлено на снижение административной нагрузки, а также стимулирование сотрудничества на основе государственно-частного партнерства. В России особую роль в экономическом стимулировании следует отводить дорожному строительству. Кроме того, следует обеспечивать комплекс инфраструктурных инвестиций в сфере водоснабжения, в расширении сети региональных аэропортов, инвестиций в железнодорожную инфраструктуру, в том числе муниципальную инфраструктуру и замену подвижного состава, а также в сфере управление отходами.

Важную роль в стимулировании экономики следует отводить инвестициям. В России объем инвестиций в основной капитал ежегодно увеличивается в абсолютных значениях, но индекс физического объема инвестиций в основной капитал сокращается (рис. 1).

То есть, стоимость инвестиций снижается, что подтверждает тезис о том, что долгосрочные инвестиционные планы органов местного самоуправления относительно не устойчивы к кризису. Основной причиной этого является отсутствие стимулирования капитальных затрат и осведомленности должностных лиц органов местного самоуправления о необходимости расходования средств.

Экономическая история, включая великие кризисы, начавшиеся в 1930-х годах, показывает, что инвестиции в инфраструктуру являются наилучшим возможным «антикризисным щитом» и движущей силой экономического роста и создания рабочих мест. Именно инфраструктурные инвестиции являются тем элементом, который в наибольшей степени может стимулировать экономику в периоды кризисов и замедления, способствовать борьбе с безработицей. Кроме того, инфраструктурные инвестиции осуществляются, как уже упоминалось, в долгосрочной перспективе. Обстоятельства меняются, и завершённые инфраструктурные инвестиции определяют силу и экономическую безопасность государства, перспективы экономики и качество жизни обществ на десятилетия.

Как это ни парадоксально, текущая ситуация может способствовать решению некоторых проблем инфраструктурной отрасли, в том числе порожденных кризисом. Отрасль, которая уже несколько лет борется с нехваткой рабочих рук, может поглощать с рынка (в том числе из-за низкого входного барьера) работников, теряющих работу в других отраслях, особенно с учетом отъезда тысяч работников из России. Поэтому отсутствие новых заказов и тендеров может привести к катастрофе на рынке труда — работодатели будут вынуждены сокращать занятость и заработную плату за счет сокращения расходов.

Одновременно с этим стратегия импортозамещения может быть направлена на создание инфраструктуры и, таким образом, на независимость от импорта из-за рубежа. Государство здесь является тем субъектом, который обеспечивает благоприятные условия для инвестиций и продаж. Механизм поддержки промышленности горизонтальный, который относится ко всему сектору без каких-либо дискриминационных механизмов для любого из них. Примером такого инструмента сегодня является политика поддержки инноваций, создание физической инфраструктуры в виде дорог, портов, аэропортов или информационно-коммуникационной сети. Таким образом поддерживается внутренняя конкурентоспособность предприятий и отраслей, поскольку те, кто лучше использует благоприятные условия, имеют шанс на рост и развитие [3].

Поэтому, чтобы сохранить силу инфраструктурной отрасли как своего рода драйвера российской экономики в эпоху замедления, государство должно стимулировать развитие экономики, инвестируя в инфраструктурные проекты, давая импульс другим секторам и отраслям. Государственные учреждения играют ключевую роль на уровне планирования и информирования о новых инвестициях в инфраструктуру. Кроме того, государство должно стимулировать деятельность банков, чтобы обеспечить финансирование деятельности субъектов, участвующих в осуществляемых инфраструктурных инвестициях. Следовательно, правительство и государственные учреждения обязаны обеспечить, чтобы банки работали таким образом, чтобы они стимулировали, а не препятствовали, как это имеет место сегодня, достижению общепринятых целей.

Необходимо обеспечить однозначный, сильный посыл государства финансовым институтам, в частности банкам, и реализовать механизмы, которые должны привести к изменению отношения банков к инфраструктурным инвестициям и, как следствие, к конструктивным отношениям с компаниями, реализующими их. Продление пассивного отношения и подобных действий банков, безусловно, создаст серьезные трудности в достижении целей не только отраслей, но и страны, связанных с инфраструктурными инвестициями. Действия правительства здесь должны быть быстрыми и эффективными.

Кроме того, необходимо координировать деятельность и проверять предположения о таких инвестициях, поскольку не только фрагментарность российской инфраструктурной сети, но и большая часть задач являются нестандартными, переоплачиваемыми, отсроченными в реализации и с мизерным интересом со стороны заинтересованных лиц.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Аганбегян А.Г. К устойчивому социально-экономическому росту // Научные труды Вольного экономического общества России. 2021. № 4. С. 133–155.
2. Ахмедов З.С., Салаев С.С., Ахмедов Д.Т., Юсуфхонов З.Ю. Анализ компонента торговой и транспортной инфраструктуры // Universum: технические науки. 2022. № 5–1 (98). С. 26–30.
3. Круть А.А. Идентификация угроз увеличения импортозависимости национальной экономики и снижения потенциала реализации программ импортозамещения // Индустриальная экономика. 2021. № 5. С. 1167–1171.
4. Курилова А.А., Шуклов Л.В. Элементы российской инновационной инфраструктуры: взаимодействие и эффективность // АНИ: экономика и управление. 2021. № 1 (34). С. 197–199.
5. Мурашко Ю.С. Логистическая инфраструктура для развития международных взаимосвязей // Экономика и бизнес: теория и практика. 2022. № 5–2. С. 194–197. doi: 10.24412/2411–0450–2022–5–2–194–197
6. Регионы России. Социально-экономические показатели. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/210/document/13204>
7. Рудых Л.Г., Хомич Н.В. Особенности развития инфраструктуры в Китае в 2020–2021 гг. // Общество: политика, экономика, право. 2022. № 7 (108). С. 33–36.

© Михайлов Михаил Вадимович ( m89278432281@yandex.ru ).

Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Российский университет кооперации