

ВЕДОМОСТИ

THE WALL STREET JOURNAL |  | издается совместно с |  FINANCIAL TIMES

От редакции: Наука бессильна

05.08.2009, №144 (2414)

В экономической науке есть много спорных вопросов. Есть, например, спор о том, насколько эффективны государственные вложения в инфраструктуру. Эффект таких инвестиций нельзя считать чудодейственным, но он есть. Затратив 1 руб. на строительство железной дороги или моста, государство стимулирует производство ВВП на 1 руб. Инфраструктурные проекты также помогают решить проблему безработицы в кризисное время. Кроме того, результатом строек оказываются вполне реальные дороги — бонус для посткризисной экономики.

Вложения в инфраструктуру стали основой антикризисных программ большинства развитых и развивающихся стран. По данным МВФ, расходы на инфраструктурные проекты в антикризисных пакетах стран «двадцатки» занимают примерно треть — во столько же обходятся бюджетам такие меры, как снижение налога на прибыль, подоходного налога и поддержка стратегических отраслей, вместе взятые.

В антикризисных программах развивающихся стран вложения в инфраструктуру и вовсе составляют половину всех затрат государства. И хотя в 2010 г. большинство стран планирует отказаться от масштабных антикризисных трат, инвестиции в инфраструктуру подвергаются секвестированию в последнюю очередь. К примеру, в США в 2010 г. бюджетные инвестиции в автомобильную отрасль даже увеличатся на 50%.

Но наша страна идет особым путем: в ответ на вызовы кризиса российское правительство решило резко уменьшить расходы на федеральную целевую программу «Развитие транспортной системы». В ближайшие три года инвестиции сократятся почти в три раза. За 2010-2012 гг. на развитие транспортной системы будет потрачено 654 млрд руб. — такую сумму правительство до кризиса собиралось ежегодно вкладывать только в капитальный ремонт и строительство автомобильных дорог.

Можно было бы долго рассуждать о том, что правительство совершает ошибку, урезая именно те расходы, которые поддержали бы экономику в кризис. Если бы не одно обстоятельство: все мы прекрасно знаем, что в нашей стране дорожное строительство было и остается одним из самых коррумпированных секторов экономики. Сколько миллиардов бюджет ежегодно переплачивает строителям из-за откатов и воровства, крайне трудно оценить. Есть только приблизительные оценки, которые отличаются от проекта к проекту.

Ясно, что стоимость дорожного строительства в России по сравнению с другими странами завышена в разы — в зависимости от проекта эти спреды различаются очень сильно.

Понятно, почему правительство урезает именно расходы на дороги: бюджет следующего года сведен с огромным дефицитом (около \$90 млрд), жаль просто так раздавать сотни миллиардов чиновникам и связанным с ними фирмам.

И на это трудно что-либо возразить. Действительно, сэкономив на дорожном строительстве почти 1,2 трлн руб. за три года, правительство, наверное, сможет не так сильно влезать в долги или даже отложит повышение налоговой нагрузки на бизнес. Для борьбы с кризисом в российских условиях пользы от этого, возможно, будет и больше, чем от инфраструктурных вложений, которые просто осядут в карманах слуг государевых.

В случае с антикризисным урезанием инфраструктурных расходов мы наблюдаем институциональный парадокс: безусловно полезные меры экономической политики, попадая на российскую почву, становятся вредными из-за системных особенностей нашей среды.

Все давно смирились с усилением роли государства в экономике в период кризиса. Государство — кредитор, государство — контролер, советчик и организатор смущает нас меньше, чем раньше. Важно здесь, впрочем, не только то, что делает государство, но и какое оно, каково его качество. Усиление государства в одной из североамериканских стран и в Центральной Африке будет иметь разные последствия в силу разницы между тем, что называется государством в первом и что — во втором случае. В тех обществах, где государство не способно контролировать своих подчиненных, помощь экономике оказывается «помощью» чиновникам и их друзьям-бизнесменам.

Постоянный адрес материала: <http://www.vedomosti.ru/newspaper/article.shtml?2009/08/05/208404>
