

<https://rg.ru/2018/04/02/kak-vernut-rossiiu-v-piaterku-krupnejshih-ekonomik-mira.html>

02.04.2018 00:27

Рубрика: Экономика

## В поисках утраченного роста

Текст: Евсей Гурвич (руководитель Экономической экспертной группы, член Общественного совета при Минфине России)

Российская газета - Федеральный выпуск №7531 (68)

***Совсем скоро правительство должно представить план повышения темпов экономического роста, призванный вернуть Россию в пятерку крупнейших экономик мира. За счет чего этого можно добиться?***

У нас есть собственный опыт экономического роста очень высокими темпами. С 2000 года по 2008 год они в среднем составляли почти 7 процентов в год, вдвое больше среднемировых. В отличие от большинства других быстрорастущих стран за этими достижениями стоял беспрецедентно быстрый рост внутреннего спроса (в среднем на 10 процентов в год в реальном выражении, или почти в 2,5 раза за период).

Важную роль в этом сыграло повышение цен на нефть. Благодаря этому увеличивались доходы и государства, и граждан, и компаний. Это был также период бурного роста финансовой системы - объем кредитов в постоянных ценах вырос более чем в 11 раз, причем кредиты физлицам в 46 раз. Понятно, что такие темпы были возможны лишь потому, что целые направления кредитования развивались практически с нуля, и повторить это в обозримом будущем мы не сможем. Не ожидается и нового всплеска цен на нефть.

Если посмотреть на опыт других стран, мы увидим, что и в Китае, который почти полвека оставался мировым лидером по темпам экономического роста, и в Индии, приходящей ему на смену, исключительно высок уровень инвестиций: в Китае он десятилетиями превышал 40 процентов ВВП, в Индии 30 процентов. В России же он в 2000-е годы увеличился с 17 до 22 процентов, а затем оставался примерно на том же уровне. "Азиатские тигры", бывшие лидерами роста до Китая (Корея, Сингапур, Тайвань, Япония), отличались очень быстрым наращиванием экспорта. У нас он до 2008 года рос сравнительно быстро во многом из-за повышения цен на основные экспортные товары, а в 2010-е годы снизил темпы в среднем до трех процентов, то есть перестал быть драйвером роста экономики.

С 2014 года высказывалась мысль, что его роль сыграет импортозамещение, но на самом деле в 2015-2016 годах объем поставок отечественных товаров и услуг на внутренний рынок не рос, а, напротив, сокращался, в 2017 году стабилизировался. Причина - импорт резко упал, но еще глубже упал и внутренний спрос. Поэтому импортозамещение произошло лишь в отдельных секторах, например, в сельском хозяйстве, но в масштабах экономики роль импорта осталась практически столь же высокой, как и накануне кризиса.

Итак, нам нужно создать новые источники роста. В Послании Федеральному Собранию президент назвал их: увеличение инвестиций; доведение числа занятых в малом и среднем бизнесе с 19 миллионов до 25 миллионов человек, а его вклада в ВВП - до 40 процентов; удвоение несырьевого экспорта; рост производительности труда не менее чем на 5 процентов в год.

Первый источник теоретически наиболее надежный, хотя в практическом плане и остающийся под вопросом: в 2012 году уже ставилась задача довести инвестиции с 21-22 до 25-27 процентов ВВП, но

она не была решена. Сейчас наиболее четко просматриваются перспективы роста инвестиций за счет инфраструктуры. Так, планируется почти удвоить расходы на строительство автодорог, потратив в ближайшие 6 лет более 11 триллионов рублей на эти цели, создать евразийские транспортные артерии, встроенные в транспортный коридор "Европа - Азиатско-Тихоокеанский регион", в полтора раза увеличить пропускную способность Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, в 4 раза - транзитные контейнерные перевозки по железным дорогам.

В мире идея активизации инвестиций в инфраструктуру как нового драйвера роста получила популярность после международного финансового кризиса 2008 года. Исследования показали, что в принципе они могут давать существенный эффект. В краткосрочной перспективе вложения в инфраструктуру создают дополнительный спрос. Так, после падения цен на нефть в конце 2014 года объем строительных работ в России снизился почти на 10 процентов, значит, в этом секторе есть незагруженные мощности, которые могут быть использованы, если бы нашлись средства на это. В долгосрочном плане повышается эффективность экономики - производители сокращают транспортные издержки, увеличивается экспортный потенциал.

В то же время мировой опыт показывает, что все эти позитивные эффекты проявляются не автоматически, а лишь в том случае, если точно взвешиваются расходы на проекты и их результат, правильно выстраиваются стимулы для реализующих проекты компаний и так далее. Все большую популярность для инфраструктурных проектов получает механизм государственно-частного партнерства, в рамках которого государство снимает с бизнеса часть рисков, а частный сектор под влиянием экономических стимулов реализует проект быстрее и дешевле, чем это сделало бы государство.

В России опыт такого взаимодополняющего сотрудничества пока еще сравнительно ограниченный. Поэтому надо думать не только об источниках и инструментах финансирования ГЧП, таких как инфраструктурные облигации и инфраструктурная ипотека (она активно готовится к запуску, но минфину и минэкономразвития предстоит еще окончательно договориться о ее правилах). Не менее важно детально изучить причины успехов и неудач реализации российских проектов ГЧП, обеспечить в будущем прозрачность и эффективность механизмов оценки и отбора проектов и компаний на основе четких критериев, мониторинга их реализации и аудита. Тогда можно надеяться, что развитие инфраструктуры действительно потянет за собой всю экономику.