

УДК 658.7

¹*В. И. Пантелеев*, ²*В. В. Прохоров*

¹ Красноярский государственный аграрный университет, г. Красноярск, email: vpanteleev@yandex.ru

² Сибирский государственный университет науки и технологий им. акад. М.Ф. Решетнева, г. Красноярск, email: prohorov.victor@yandex.ru

ЗНАЧЕНИЕ ЗАКОНА ОПЕРЕЖАЮЩЕГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ВЫРАБОТКИ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ В РОССИИ

Ключевые слова: логистика, транспорт, экономический рост, инфраструктура, голландская болезнь, экономика, закон.

В статье рассматриваются теоретические аспекты формирования транспортно-логистических предпосылок экономического роста России. Впервые вводится в научный оборот закон опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Как показано в исследовании, важное теоретико-практическое умозаключение о необходимости опережающего развития транспортной отрасли пока находится в узкоотраслевом, транспортном сегменте экономической науки и практики. А это означает, что далеко не всегда оно будет находить свое достойное отображение в практической экономической политике. Если искать аналогий, то можно указать на развиваемый в марксистской политической экономии закон опережающего (преимущественного) роста производства средств производства. Следование этому закону неизбежно вело к тому, что в советский период при создании пятилетних планов экономического развития страны безусловное внимание уделялось первоочередному развитию I подразделения общественного производства по сравнению со II подразделением. Авторы приходят к выводу, что необходимы популяризация и дальнейшее исследование проявлений закона опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Важно, чтобы этот закон попал в учебники экономической теории и стал одним из краеугольных при разработке программных и стратегических документов социально-экономического развития России как на федеральном, так и региональном уровне. Делается вывод о необходимости ревизии учения о «голландской болезни», акцентируя внимание на том, что оно создавалось и развивалось с целью теоретического обоснования зависимости экономик развивающихся стран от ведущих западных держав, прежде всего США, как обладателя основной мировой резервной валюты.

¹*V. I. Panteleev*, ²*V. V. Prokhorov*

¹Krasnoyarsk State Agrarian University, Krasnoyarsk, email: vpanteleev@yandex.ru

²Siberian State University of Science and Technology. Academician M. F. Reshetnev, Krasnoyarsk, email: prohorov.victor@yandex.ru

THE IMPORTANCE OF THE LAW OF ADVANCED DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS INFRASTRUCTURE FOR THE DEVELOPMENT OF STRATEGIC PRIORITIES OF ECONOMIC POLICY IN ASIAN RUSSIA

Keywords: logistics, transport, economic growth, infrastructure, Dutch disease, economy, law.

The article discusses the theoretical aspects of the formation of transport and logistics prerequisites for economic growth in Russia. For the first time, the law of advanced development of transport and logistics infrastructure is being introduced into scientific circulation. As shown in the study, an important theoretical and practical conclusion about the need for advanced development of the transport industry is still in the narrow-industry, transport segment of economic science and practice. And this means that it will not always find its worthy reflection in practical economic policy. If we look for analogies, we can point to the law of outstripping (preferential) growth of production of means of production developed in Marxist political economy. Following this law inevitably led to the fact that during the Soviet period, when creating five-year plans for the economic development of the country, unconditional attention was paid to the priority development of the I division of social production in comparison with the II division. The authors conclude that it is necessary to popularize and further study the manifestations of the law of advanced development of transport and logistics infrastructure. It is important that this law gets into the textbooks of economic theory and becomes one of the cornerstones in the development of program and strategic documents for the socio-economic development of Russia both at the federal and regional levels. The conclusion is made about the need to revise the doctrine of the "Dutch disease", focusing on the fact that it was created and developed in order to theoretically substantiate the transformation of developing countries into financial colonies of leading Western powers, primarily the United States, as the owner of the world's main reserve currency.

Рынок всегда определяется логистикой и доступностью [1].

Олег Григорьев

Настоящая статья является логическим продолжением осуществленных в 2021 году публикаций авторов, посвященных проблемам формирования в России транспортно-логистических предпосылок экономического роста. В одной из них мы показали, что взятый в 2007 курс федеральных властей на форсированную модернизацию транспортно-логистической инфраструктуры страны был провален из-за нехватки финансирования и несовершенства российских государственных институтов [2]. В другой мы подчеркнули, что у России как у государства имелись достаточные средства, но они не пускались в дело модернизации и развития транспортно-логистической инфраструктуры страны, хранились в Резервном фонде и Фонде национального благосостояния [3].

Цель исследования

Любое направление государственной политики нуждается в теоретическом обеспечении. Потому что иначе невозможно достаточно аргументированно объяснить почему национальные средства направляются или не направляются в те или иные отрасли или объекты.

Цель настоящей статьи двоякая. С одной стороны, нам важно обосновать с теоретической точки зрения необходимость существенного увеличения инвестиций в форсированное развитие и совершенствование транспортно-логистической инфраструктуры страны. С другой – выявить теоретические истоки и необоснованность того направления современной политики финансово-экономического блока Правительства и Банка России, которое нацелено на максимальное сбережение сверхдоходов бюджета от завышенных цен на энергоносители в Фонде национального благосостояния, то есть по существу в валютах и ценных бумагах зарубежных стран.

Материалы исследования

Немного теории, или закон опережающего развития транспортно-логисти-

ческой инфраструктуры. В настоящее время существует очень широкий круг литературы, посвященный проблемам экономического роста. Одна из тем, которая обсуждается при изучении этой проблемы, это вопрос о первом толчке, вызвавшем экономический рост. В книге Михаила Хазина «Воспоминания о будущем» есть очень интересное на этот счет наблюдение: «для того, чтобы сдвинуть экономическую систему с точки равновесия, нужен ресурс». Этот ресурс может быть брошен в воспроизводственный контур как извне, так и из самой экономической системы, если ранее он не был «задействован в производстве и потреблении».

Ресурсом могут быть сбережения, военная добыча, открытие доступных для освоения полезных ископаемых, например, серебра, как в древнем Риме. Этим ресурсом могут быть и деньги, полученные в кредит, если брать более позднюю эпоху, а также финансы, полученные из других источников. Либо же, цитируем, «улучшение логистических возможностей, которые позволяют использовать рынки сбыта соседних территорий, до того слабо доступных» [4, с. 97].

Иными словами, эффективная логистика – это ресурс, который может выступить не только слагаемым, но и триггером экономического роста, если позволит выйти на ранее не охваченные должным образом рынки сбыта.

Этот механизм объяснил еще Адам Смит, когда писал о том, что «хорошие дороги, каналы и судоходные реки, сокращая расходы на перевозку (выделано нами. – Авт.), ставят отдаленные части страны в положение, приблизительно одинаковое с участками, расположенными поблизости к большим городам» и тем самым «открывают много новых рынков». Адам Смит призывал максимально содействовать созданию транспортной инфраструктуры на суше – строить дороги, каналы, а также развивать морской флот [5, с. 155].

Вместе с тем, эффективная логистика не возникает сама собой. Ее возникновению в конкретных исторических условиях способствуют научно-технологические инновации. Например, открытие морского пути в Индию и путешествия Христофора Колумба, положившие на-

чало широкому использованию морских торговых путей, с помощью парусного флота были бы невозможны, если бы не был изобретен компас [6, с. 18]. Изобретение паровой машины стало толчком к бурному развитию с середины XIX века железнодорожного транспорта и пароходства. Изобретение двигателя внутреннего сгорания послужило толчком для автомобильных перевозок. Подобных примеров можно привести немало. Отсылаем читателя к монографии С.Ю. Глазьева, в которой в обобщенном виде есть информация о взаимосвязях между доминирующим в ту или иную эпоху технологическим укладом и средствами транспортировки [7, с. 162-200].

О колоссальном значении перевозной промышленности (как он ее называл) для экономики писал еще в XIX веке русский экономист и статистик А.И. Чупров (1842—1908). «История показывает, что ни одна отрасль труда не стоит в столь тесной связи со всею хозяйственной жизнью народа, как перевозка. — отмечал А.И. Чупров. — Ее состояние ставит пределы возможному развитию хозяйства; ее успехи рано или поздно отражаются на всех родах деятельности человека» [6, с. 17].

В.И. Ленин, когда писал свой знаменитый труд «Развитие капитализма в России», широко использовал материалы исследований А.И. Чупрова для оценки влияния железной дороги на ускорение эволюции капиталистических отношений. «Не надо забывать сказанного еще Адамом Смитом, именно — что усовершенствованные пути сообщения всякую деревню стремятся превратить в подгородную», — отмечал он [8, с. 124].

Один из первых советских экономистов транспорта К.Я. Загорский акцентировал внимание на том, что «путям и средствам транспорта и сношений принадлежит совершенно особая роль» в экономике. По его мнению, «сначала создаются новые пути и средства транспорта, которые открывают возможность получения и сбыта во всех направлениях, и только тогда производство в свою очередь может начать строиться на основе этих новых условий и выступить с теми запросами относительно обращения, для которых и были созданы новые пути и средства транспорта» [9, с. 66].

Развивая идеи К.Я. Загорского, современный исследователь Д.А. Мачерет высказал мысль о наличии закона опережающего развития транспортной инфраструктуры. По его мнению, в соответствии с этим законом создание и поддержание инфраструктурных резервов обеспечивает простор для товарообмена и, соответственно, экономического роста и повышения благосостояния людей. А отсутствие резервов транспортной инфраструктуры, дефицит инфраструктурных мощностей сдерживают рост экономики и социальное развитие [10].

Идею о необходимости опережающего развития транспортной, а если точнее — транспортно-логистической инфраструктуры нельзя не считать плодотворной. С учетом современных трендов этот закон лучше назвать законом опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Очень важно, что положения этого закона начинают проникать и в программно-стратегические документы, принимаемые на уровне российского правительства. Так, в проекте Транспортной стратегии России до 2035 года, одобренном в основном правительством России 26 марта 2020 года, но так и не принятом отмечалось, что «транспортная отрасль должна развиваться опережающими темпами по отношению к другим отраслям, в том числе по отношению к топливно-энергетическому и агропромышленному комплексам и строительной и машиностроительной отраслям» [11]. Эта же идея отражена и в рассмотренном на заседании президиума Государственного совета РФ в октябре 2021 года проекте Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года [12].

Однако важное теоретико-практическое умозаключение о необходимости опережающего развития транспортной отрасли пока находится, с нашей точки зрения, в узкоотраслевом, транспортном сегменте экономической науки и практики. А это означает, что далеко не всегда оно будет находить свое достойное отображение в практической экономической политике. Если искать аналогий, то можно указать на развиваемый в марксистской политической экономии закон опережающего (преимуществен-

ного) роста производства средств производства. Следование этому закону неизбежно вело к тому, что в советский период при создании пятилетних планов экономического развития страны безусловное внимание уделялось первоочередному развитию I подразделения общественного производства по сравнению со II подразделением.

С нашей точки зрения, эмпирические исследования многих экономистов и историков показывают, что закон опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры имеет универсальное значение наряду с законом стоимости. Недаром же китайская поговорка гласит: «Хочешь разбогатеть, сначала построй дорогу».

Конкретных примеров на этот счет можно привести довольно много. Особо отметим весьма любопытное наблюдение, которое сделал О.В. Григорьев, изучая предпосылки формирования основных развитых национальных экономик, возникших к началу Великой депрессии: те страны, где до начала общего кризиса не были построены логистические сети в виде железных дорог, каналов, портов, «оказались за бортом индустриализации» [13, с. 129-130.].

Вывод из этого наблюдения должен быть однозначным: Россия не сможет выйти на достаточные темпы экономического роста, если не создаст современную и постоянно модернизируемую транспортно-логистическую инфраструктуру как внутри страны, так и за ее пределами, способствующую эффективному перемещению национальных отечественных товаров и услуг к рынкам сбыта как внутри страны, так и за ее пределами.

Признание универсальным закона опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры, включение его учебники по экономической теории неизбежно будет способствовать формированию нового, логистического экономического мышления у теоретиков и практиков, занимающихся разработкой путей и методов управления экономикой. На деле это будет создавать предпосылки ускорения экономического развития тех национальных экономик, где количество специалистов-управленцев, принявших эту парадигму, достигнет

критического уровня, достаточного для принятия стратегических и практических решений на национальном уровне.

Учение о «голландской болезни» как способ активизации инвестиций в западную экономику и отказа от инвестиций в модернизацию инфраструктуры России. Трудно переоценить значение экономической теории для практической экономической политики. Вместе с тем ясно, что экономическая наука – очень зависимая «девушка». «Танцуют» ее те, у кого больше денег, кто имеет возможность финансировать гранты на научные исследования. Алгоритм прост. Сначала создается нужная экономическая «теория», затем она внедряется через зависимую от заказчиков часть мировой и национальных элит в практическую политику. А дальше – хорошая практическая теория приносит заказчикам ее создания доход и притом порою очень немалый.

Существенный вклад в разграбление России мировым финансовым капиталом, превращение ее в финансовую колонию стран Запада внесло, скажем так, учение о так называемой «голландской болезни».

Одному из авторов этого материала в свое время, в апреле 2005 года, во время Красноярского экономического форума довелось взять интервью у в то время советника Президента РФ по экономическим вопросам Андрея Илларионова на эту тему. В том интервью он признался, что является автором идеи создания стабилизационного фонда в России, а также первым российским специалистом, употребившим термин «голландская болезнь».

Прочитываем аргументацию А. Илларионова из этого интервью, по существу до сих пор являющуюся своеобразным кредо, символом веры финансово-экономического блока российского правительства и Банка России:

« – Если мы хотим, чтобы российская экономика росла, чтобы развивался малый и средний бизнес, чтобы у наших граждан росла заработная плата, имелись бы средства для удовлетворения спроса на необходимые товары и услуги, увеличивались бы эффективные инвестиции, то тогда средства стабилизационного фонда не могут и не должны использоваться внутри страны. Если же мы хотим

разрушить российскую экономику, подорвать деятельность малых и средних компаний, остановить экономический рост и не позволить российским гражданам иметь средства для оплаты своих даже элементарных потребностей, если мы хотим возобновления экономического кризиса, то тогда, конечно, нужно тратить средства стабилизационного фонда внутри страны. Вот такой у нас выбор.

– Почему?

– Использование внутри страны денег, поступающих от более высоких цен на топливно-энергетические ресурсы, ведет к повышению темпов инфляции, росту реального курса рубля, падению конкурентоспособности отечественных компаний. Они проигрывают зарубежным конкурентам на внешних и внутренних рынках, сокращают производство, увольняют людей, в конечном счете становятся банкротами, прекращают существование. Занятые теряют зарплату и рабочие места, у населения падает покупательная способность, начинается стагнация, переходящая в длительный и болезненный кризис. Страна тяжело больна «голландской болезнью» [14].

Спустя немногим более полугода после этого интервью Андрей Илларионов уволился с поста советника президента РФ и уехал в США. По мнению авторов его действия могли способствовать тому, чтобы вместо бюджета развития собственной страны, предусматривающей вложение инвестиционных ресурсов в отечественную экономику (идея, выдвинутая в свое время вице-премьером правительства Е.М. Примакова Юрием Маслюковым) был создан стабилизационный фонд, то есть российский бюджет развития западных стран, когда деньги, полученные от высоких цен на энерго-ресурсы, направлялись на приобретение валюты и ценных бумаг дальнего зарубежья.

О «голландской болезни» на сегодня написано немало исследований [15, 16, 17 и др.]. Значительная часть влиятельных экономистов, как правило, осуществлявших свои научные разработки за счет средств западных фондов, утверждали, что «голландская болезнь» – это существенный фактор российского экономического бытия и обосновывали необходимость консервации излишних

денежных ресурсов, образовывавшихся за счет высоких цен на сырьевые товары, экспортируемые Россией, в стабилизационных фондах, которые нельзя пускать в общественное производство.

В научную литературу не без помощи грантов Фонда Сороса и ему подобных институтов, а затем и общественное сознание была запущена идея «ресурсного проклятия» России. Суть идеи: страны, богатые ликвидными природными ресурсами, обречены из-за «голландской болезни» на экономическое прозябание, если будут эти ресурсы использовать на развитие собственной экономики, повышение уровня жизни населения. Перед властями страны ставилась задача консервации «избыточных ресурсных доходов» и их утилизации в западных ценных бумагах и валюте.

Вместе с тем, написано немало статей и о том, что при умелом, таргетированном использовании средств, получаемых от сверхвысоких доходов, в том числе и на углеводороды, вполне реально не только избежать «голландской болезни», но и обеспечить рост экономики, повысить уровень жизни населения. Выходили исследования, которые доказывали, что «голландской болезни» в России нет [18].

По сути дела, пугало «голландской болезни» стало теоретическим обоснованием фактического отказа российского правительства от серьезного вложения инвестиций в инфраструктурные и другие значимые для экономического роста проекты, консервации средств, полученных от продажи углеводородного сырья в фондах, которые размещают их в зарубежные валюты и ценные бумаги. Эти фонды меняли свои названия, видоизменялись. Нет сейчас в России, к примеру, уже стабилизационного и резервного фондов, есть Фонд национального благосостояния. Но суть подхода не изменилась: деньги, полученные благодаря тому, что цены на углеводороды на мировом рынке сложились выше, чем заложены в федеральном бюджете, не должны поступать в отечественную экономику, а должны храниться обособленно.

По мнению авторов, выгодопробретателями от таких действий в первую очередь являются государства – эмитенты зарубежных валют и ценных бумаг, которые покупаются для российских фондов.

Страх перед «голландской болезнью» – существенный фактор современной финансовой и кредитно-денежной политики в России. В 2019 году, к примеру, министр финансов РФ Антон Силуанов заявил, что одной из главных задач правительства в 2018 году «было извлечь российскую экономику от «голландской болезни»» [19]. Заявление нашло юридическое оформление в статье 96.10 Бюджетного кодекса РФ [20] и бюджетном правиле, утвержденном Банком России [21]. С формальной официальной точки зрения эти нормативные документы помогают «борьбе» с «голландской болезнью», но по мнению авторов выступают тормозами для ускоренного роста российской экономики.

Выступая на заседании клуба «Валдай» в октябре 2021 года президент России Владимир Путин выразил мнение, что «существующая модель капитализма, а это сегодня основа общественного устройства в подавляющем большинстве стран, исчерпала себя» [22]. Думается, не будет преувеличением мнение, что учение о «голландской болезни» есть один из элементов теоретико-идеологической оболочки, скажем так, уходящей модели развития капитализма. По большому счету в основе этого учения лежит представление о том, что страны развивающегося мира должны вступать в неэквивалентные отношения при обмене ресурсами со странами развитого мира, делиться с ними на невыгодных условиях деньгами. В то же время серьезный экономический рост невозможен

без опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Именно в этот сектор, а не в западные ценные бумаги и валюту в первую очередь должны направляться средства Фонда национального благосостояния. Намечившийся переход к новой модели социально-экономического устройства общества неизбежным своим следствием будет иметь ревизию теоретических представлений, ломку устоявшихся экономических парадигм. Закон опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры должен найти достойное место не только в теоретических исследованиях, но и практических делах при управлении экономикой.

Практические выводы

1. Необходимы популяризация и дальнейшее исследование проявлений закона опережающего развития транспортно-логистической инфраструктуры. Важно, чтобы этот закон попал в учебники экономической теории и стал одним из краеугольных при разработке программных и стратегических документов социально-экономического развития России как на федеральном, так и региональном уровне.

2. Следует подвергнуть ревизии учение о «голландской болезни», акцентируя внимание на том, что оно фактически создавалось и развивалось с целью теоретического обоснования зависимости экономик развивающихся стран от ведущих западных держав, прежде всего США, как обладателя основной мировой резервной валюты.

Библиографический список

1. Научно-исследовательский центр имени Олега Григорьева. [Электронный ресурс]. URL: <http://neoeconomica.ru/theory.php?id=220> (дата обращения: 06.11.2021).
2. Пантелеев В.И., Прохоров В.В. Анализ опыта по созданию транспортно-логистических предпосылок экономического роста в России // *Управленческий учет*. 2021. № 4-1. С. 93-98.
3. Пантелеев В.И., Прохоров В.В. Об использовании средств Фонда национального благосостояния для создания транспортно-логистических предпосылок экономического роста в России // *Логистика – евразийский мост: Материалы XVI Международной научно-практической конференции (28 апреля – 01 мая 2021 г., г. Красноярск, г. Енисейск)*. Красноярск, 2021. С. 135-138.
4. Хазин М.Л. Воспоминания о будущем. М., 2019.
5. Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Изд-во АСТ. 2021. 960 с.
6. Чупров А. Железнодорожное хозяйство, его экономические особенности и его отношение к интересам страны. М.: Тип. А.И. Мамонтова и Ко, 1875.

7. Глазьев С.Ю. Управление развитием экономики: курс лекций. М., 2019. 759 с.
8. Ленин В.И. Развитие капитализма в России // Полн. собр. соч. Т. 3. М.: Госполитиздат, 1958. XVI, 791 с.
9. Загорский К.Я. Экономика транспорта. М., 1923. 119 с.
10. Мачерет Д.А. О законе опережающего развития транспортной инфраструктуры // Экономика железных дорог. 2018. № 7. С. 14-19.
11. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2035 года. Проект. [Электронный ресурс]. URL: <https://omorrss.ru/upload/files/Проект%20Транспортной%20стратегии%20на%20период%20до%202035%20г.pdf> (дата обращения: 29.10.2021).
12. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 годам с прогнозом на период до 2035 года. [Электронный ресурс]. URL: <https://ecovd.ru/wp-content/uploads/2021/08/proekt-transportnoj-strategii-do-35.pdf> (дата обращения: 23.10.2021).
13. Григорьев О.В. Эпоха роста. Лекции по неоконимике. Расцвет и упадок мировой экономической системы. М.: Карьера Пресс, 2014. 448 с.
14. Пантелеев В.И. Лекарство от «голландской болезни» [Интервью с А.Н. Илларионовым] // Экономика и жизнь. Сибирь. 2005. № 8 (233), апрель. [Электронный ресурс]. URL: http://www.iea.ru/econom_bolesn.php?id=12 (дата обращения: 29.10.2021).
15. Илларионов А. Реальный валютный курс и экономический рост // Вопросы экономики. 2002. № 2. С. 19-49.
16. Гуриев С., Сонин К. Экономика «ресурсного проклятия» // Вопросы экономики. 2008. № 4. С. 61-75.
17. Бланк А., Гурвич Е., Улюкаев А. Обменный курс и конкурентоспособность отраслей российской экономики // Вопросы экономики. 2006. № 6. С. 4-25.
18. Цепин С.А. Есть ли «голландская болезнь» в России // Актуальные вопросы экономических наук. 2008. № 2. С. 56-59.
19. Силуанов: российская экономика избавилась от «голландской болезни» // РИА Новости. 2019. 15 января.
20. Бюджетный кодекс Российской Федерации Статья 96.10. Фонд национального благосостояния.
21. Основные направления единой государственной денежно-кредитной политики на 2020 год и период 2021 и 2022 годов (одобрено Советом директоров Банка России 25.10.2019).
22. Путин заявил об исчерпании современной модели капитализма // Новости РБК. 31 октября 2021 г. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.rbc.ru/economics/21/10/2021/617182b79a7947da0cfe221a> (дата обращения: 10.11.2021).