

## В странах с формирующимся рынком потребители определяют потребности в инфраструктуре

[Пауло Мауро](#)

4 мая 2017 года

Инфраструктурные потребности стран с формирующимся рынком, таких как Китай или Индия, отличаются от потребностей стран с развитой экономикой, таких как Соединенные Штаты или Германия. Для того чтобы удовлетворить потребности быстрого экономического роста, многим странам с формирующимся рынком необходимо существенно расширить свои энергетические и транспортные сети или создать их с нуля. В [нашем исследовании](#) показано, что чем больше люди зарабатывают, тем больше средств они расходуют на транспорт. Увеличение числа представителей среднего класса в странах с формирующимся рынком и рост их благосостояния имеют серьезные последствия для того, каким образом лица, определяющие меры политики, принимают решения об инвестициях в инфраструктуру.

### Что означает повышение доходов для потребностей в инфраструктуре

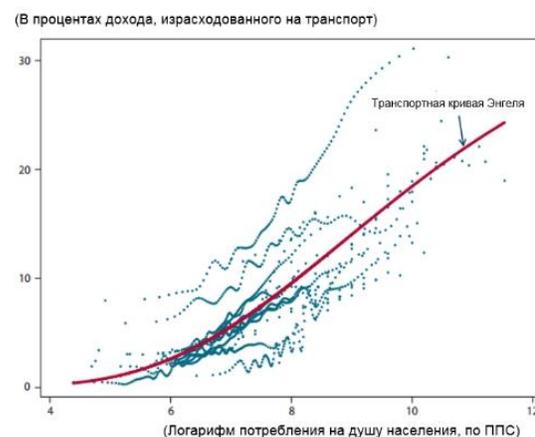
Инфраструктурные инвестиции не должны отставать от быстрого роста населения, особенно в странах Африки к югу от Сахары, Индии и странах Юго-Восточной Азии, а также от роста доходов на душу населения. Кроме того, потребление продолжает смещаться в сторону транспортных расходов, на что часто не обращают достаточного внимания.

Существует множество экономических исследований о том, как изменение уровня доходов влияет на то, какие виды товаров и услуг люди предпочитают покупать.

В девятнадцатом веке немецкий экономист Эрнст Энгель показал, что расходы домашних хозяйств на питание увеличиваются одновременно с ростом доходов и размера семьи, однако удельная доля дохода, которая расходуется на продукты питания, сокращается. Это явление теперь известно как «Закон Энгеля».

### Больше надежных мостов

Чем больше люди зарабатывают, тем больше они тратят на транспорт.



Источники: База данных мирового потребления Всемирного банка; Люксембургский центр исследования доходов; и обследование потребительских расходов (проведенное Бюро статистики труда США).  
Примечание. График рассчитан с использованием функции Гомперца на основе панельных данных.

Наши данные, взятые из обследований домохозяйств 20 стран с развитой экономикой и стран с формирующимся рынком, указывают на тесную и положительную взаимосвязь между личными доходами и расходами на транспорт. В то время как люди, зарабатывающие 200 долларов в год, лишь 1 процент своего дохода тратят на удовлетворение своих транспортных потребностей, те, кто зарабатывает 20 000 долларов в год, расходуют 18 процентов от своего дохода на транспорт.

В течение следующих 20 лет число людей, зарабатывающих от 6 000 до 20 000 долларов, в мире увеличится на чуть более чем один миллиард, и многие из них приобретут свой первый автомобиль. Число людей, зарабатывающих более 20 000 долларов, вырастет почти на 800 миллионов, и многие из них начнут летать на самолетах в личных целях.

Учитывая эти факторы, потребительские расходы на транспорт, как прогнозируется, к 2035 году увеличатся в четыре раза в Индии, Китае и других странах Азии с формирующимся рынком, а также в странах Африки к югу от Сахары. Одно лишь строительство дорог с твердым покрытием и железнодорожных путей, необходимых для удовлетворения растущего мирового спроса на транспортные перевозки, может стоить приблизительно 48 триллионов долларов в течение следующих 20 лет. И именно странам с формирующимся рынком и развивающимся странам потребуется большая часть этих инвестиций.

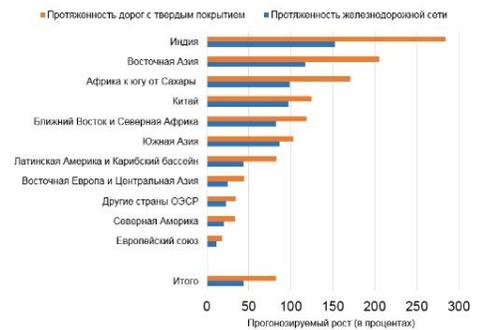
### Вовлечение частного сектора

С помощью изменения приоритетов государства в области расходов или мобилизации средств посредством налогообложения можно профинансировать некоторые инфраструктурные инвестиции. Однако единственную реальную возможность преодоления значительного и растущего дефицита инфраструктуры в странах с формирующимся рынком предоставляет частный сектор, в том числе с помощью потенциально огромных ресурсов, находящихся в распоряжении пенсионных фондов и компаний по страхованию жизни во всем мире.

Для этого может потребоваться изменение пруденциальных требований с тем, чтобы позволить таким инвесторам вкладывать средства в диверсифицированные портфели инфраструктурных проектов по всему миру. Кроме того, проекты государственно-частного партнерства с многосторонними и региональными банками развития могли бы стать знаком одобрения, необходимого данным инвестором для участия в таких проектах.

### Потребности в инфраструктуре

Рост доходов населения означает, что в ближайшие десятилетия странам с формирующимся рынком потребуется больше и более целесообразно расходовать средства на инфраструктуру.



Источник: Mauro, Paolo, and Tomáš Hellebrandt. 2016. "World on the Move: Consumption Patterns in a More Equal Global Economy", Институт мировой экономики Петерсона, Вашингтон, округ Колумбия.  
Примечание. ОЭСР = Организация экономического сотрудничества и развития.



Для привлечения частных инвесторов также потребуется, чтобы правительства сохраняли стабильную нормативно-правовую среду, не подверженную произвольному политическому вмешательству. В то же время исполнение требований по государственным гарантиям в рамках государственно-частных партнерств иногда приводило к бюджетным расходам, равным одному или нескольким процентным пунктам ВВП во многих странах, в том числе в Колумбии, Индонезии и Португалии. Для снижения таких рисков правительства должны отслеживать и раскрывать бюджетные обязательства, связанные с проектами, среди участников которых есть представители частного сектора. [Некоторые страны](#), в том числе Чили, делают это на постоянной основе.

### **Прозрачность**

Вопрос заключается не в увеличении расходов, а в более эффективном расходовании.

Успех любого инфраструктурного проекта зависит от его прозрачности и наличия независимых средств массовой информации, которые могут точно отслеживать проекты и информировать о ходе их реализации. Это позволяет гражданам оказывать давление на политиков с целью отстаивания общественных интересов.

Публикация тендеров и ключевых положений контрактов, надлежащий учет и контроль качества имеют важнейшее значение на этапах проведения закупок (в том числе, на этапах оценки проектов и проведения тендеров), также как и исполнение контрактов. Это гарантирует продуктивное использование финансирования и то, что оно не будет незаконно присвоено или направлено на проекты с низкой добавленной стоимостью, имеющие политическую поддержку только из-за личных связей. Чтобы не допустить случаев мошенничества, правительства должны поощрять людей сообщать о неправомерных действиях, а также предоставлять защиту лицам, выступающим с разоблачениями.

Многие страны с формирующимся рынком имеют слабые показатели качества институциональной базы по отбору и реализации проектов. Однако коррупция затрагивает все страны, и развитые страны также должны защищать инфраструктурные инвестиционные проекты от чрезмерного частного влияния и произвольного политического вмешательства.

Граждане также могут выиграть от новых вариантов «зеленого» строительства. Например, выбор в пользу развития метрополитена и других видов общественного транспорта вместо строительства автомобильных дорог в рамках создания новых транспортных сетей поможет сократить выбросы углерода на несколько десятилетий вперед.

Инфраструктурные инвестиции имеют огромные перспективы и потенциал. Чтобы реализовать их преимущества, директивные органы должны принять и обеспечить надлежащие сдержки и противовесы для гарантирования того, что граждане получают выгоду от правильного выбора.

\*\*\*\*\*



**Пауло Мауро** — заместитель директора Департамента стран Африки МВФ. В 2014–2016 годах он работал старшим научным сотрудником в Институте международной экономики Петерсона и приглашенным профессором в Школе бизнеса им. Кэри при Университете Джонса Хопкинса. До этого он занимал различные руководящие должности в Исследовательском департаменте и Департаменте по бюджетным вопросам МВФ. Его статьи публиковались в научных журналах, в том числе в *Quarterly Journal of Economics*, и часто упоминались в научных изданиях и ведущих средствах массовой информации, таких как *Economist* и *Wall Street Journal*. Он написал несколько книг, в том числе *World on the Move: Consumption Patterns in a More Equal Global Economy*; *Emerging Markets and Financial Globalization*; и *Chipping Away at Public Debt*.