

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

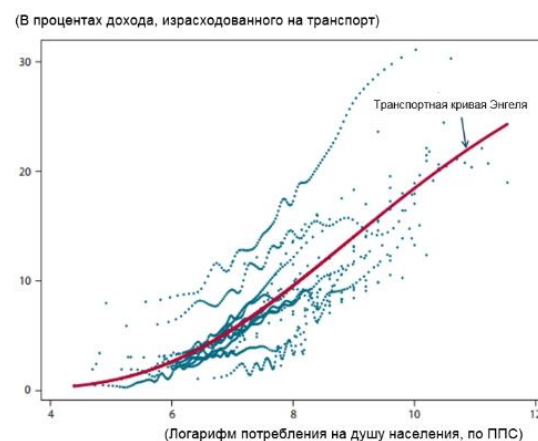
Инфраструктурные инвестиции не должны отставать от быстрого роста населения, особенно в странах Африки к югу от Сахары, Индии и странах Юго-Восточной Азии, а также от роста доходов на душу населения. Кроме того, потребление продолжает смещаться в сторону транспортных расходов, на что часто не обращают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

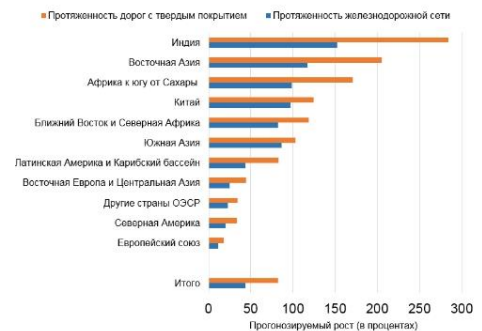
Вовлечение частного сектора

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*.