обновление инфраструктуры ради экономической безопасности

система безопасности инфраструктурных компаний в посткризисный период

Аннотация

Статья посвящена новым подходам к обеспечению финансово-экономической безопасности инфраструктурных компаний в посткризисный период. Обосновывается моделирование пороговых значений безопасности инфраструктурного комплекса. Рассматривается безопасность роста нового технологического уклада в стране как движущего фактора новой длинной волны экономического роста, прямо связанного с созданием инфраструктуры нового качества.

Журавлева Н.А.
директор Института прикладной экономики и бухгалтерского учета железнодорожного транспорта Петербургского государственного университета путей сообщения
Zhuravleva_NA@mail.ru

В докризисный период в России сложилась определенная система законодательного обеспечения безопасности бизнеса. В 1992 г. был принят Федеральный закон № 4235-1 «О безопасности»[1], в 1996 г. – «Концепция национальной безопасности»[2],

[1] Речь идет о Законе РФ от 05.03.92 № 2446-1 «О безопасности», что же касается Закона РФ от 25.12.92 № 4235-1, то им Закон РФ «О безопасности» был дополнен новой статьей 14 – *прим. ред.*

[2] Речь идет о Концепции национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной указом Президента РФ от 17.12.97 № 1300. На сегодняшний день (с 12 мая 2009 г.) этот документ утратил силу в связи с принятием Стратегии национальной

скорректированная в 2000 г., в 2009 г., утверждена «Государственная стратегия экономической безопасности»[3].

В целом разработан перечень угроз и пороговые индикаторы важнейших экономических показателей экономической безопасности. Существенным ограничением их применения является то, что они не в полной мере адаптируются на сложные кризисные условия, в которых, в первую очередь, оказались компании инфраструктурного комплекса страны.

Кризис и безопасность инфрасктруктуры

Экономическая безопасность лежит в основе национального прогнозирования и стратегического планирования [1] и включает 7 блоков:

1) концепцию и стратегию безопасности;
2) национальные экономические интересы;
3) экономические угрозы;
4) индикаторы безопасности;
5) пороговые значения индикаторов;
6) организационную структуру обеспечения безопасности;
7) её правовое обеспечение.

Глобальный системный кризис вносит в это определение свои коррективы. К 2008 г. Россия по ВВП с учётом паритета покупательной способности (более $2 трлн) вышла на 7 место в мире. Однако в 2009 г. Россия оказалась единственной страной БРИК[4], где ВВП сократился в больших размерах, чем в ЕС и США. Во II квартале 2009 г. падение ВВП в США составило 1% (после падения на 6,4% в I квартале), что усилило позитивные ожидания глобальных инвесторов. В Китае и Индии во II квартале 2009 г. ВВП вырос на 5–7%, в Бразилии – на 2%, что свиде-

безопасности Российской Федерации до 2020 года, утвержденной указом Президента РФ от 12.05.2009 № 537 – *прим. ред.*

[3] Государственная стратегия экономической безопасности утверждена указом Президента РФ от 29.04.96 № 608 – *прим. ред.*

[4] Крупнейшие развивающиеся страны мира – Бразилия, Россия, Индия, Кита – *прим. ред.*

...инфраструктура отличается высокой капиталоёмкостью и длительными сроками окупаемости вложений

тельствует о претензии этих экономик стать локомотивами выхода из кризиса [2].

Инфраструктурная безопасность в современных условиях – состояние инфраструктуры, обеспечивающее:

– безопасность личности, хозяйственных субъектов, государства и цивилизации в целом;

– всеобщий, достаточный и надежный, по справедливым ценам доступ к инфраструктуре;

– комплексность, необходимую для поддержания конкурентоспособности экономики;

– финансово-экономическую безопасность самой инфраструктуры.

Стратегия инфраструктурной безопасности должна обеспечить её физическую защиту, но никак не может ею ограничиваться. Безопасность обеспечивается через развитие, что означает достаточность и надёжность, даже в пиковых, чрезвычайных ситуациях, услуг и продукции инфраструктуры.

Инфраструктура производит не конечный, а промежуточный продукт, поэтому её безопасность связана не с максимизацией, а с оптимизацией стоимости ее услуг, например, тонно-километров, киловатт-часов и других объёмных показателей.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры

Принципиальное значение в современных условиях имеет комплексность инфраструктуры, её способность обеспечивать инновационное развитие, конкурентоспособность и производительность труда, качество жизни, соответствующее социальным стандартам. В ряде публикаций Всемирного банка, зарубежных и российских экономистов подчеркивается социально-экономический критерий инфраструктурной безопасности, учитывающий ее воздействие не только на экономический рост, но и на преодоление бедности, условия инновационного развития, свободу личности и предпринимательства [3, 5, 6, 7].

Важным аспектом в посткризисный период становится финансово-экономическая безопасность инфраструктуры, обеспечивающая

Ключевые слова: финансово-экономическая безопасность, пороговые значения безопасности, экономический кризис, инфраструктурный комплекс, инновационное развитие

ее устойчивое функционирование, а также стабильное финансирование текущих расходов при конкурентных ценах на инфраструктурный продукт.

Финансово-экономическая безопасность инфраструктуры представляет собой особую теоретическую и практическую проблему, поскольку инфраструктура отличается:

– высокой капиталоёмкостью;

– длительными сроками окупаемости вложений;

– высоким инвестиционным риском из-за неопределённости платежеспособного спроса на её продукт.

При этом многие отрасли инфраструктуры производят общественные нерыночные блага с ярко выраженным внешним эффектом, которые не приносят прибыли, а дают экологический, социальный или сопряжённый (реализуемый в других видах деятельности) экономический эффект. Инфраструктурную безопасность следует рассматривать в четырёхзвенной типологии (физическая защита охраняемых объектов; всеобщность, достаточность и надёжность, а также комплексность, обеспечивающая развитие отраслей национальной экономики; финансово-экономическая безопасность), что позволяет системно оценить ее пороговые значения.

Keywords:
financial and economic security,
threshold values of security,
economic crisis,
infrastructure complex,
innovative development

Пороговые значения

Необходимо моделирование пороговых значений финансовой безопасности национальной экономики и инфраструктурного комплекса, что позволит прогнозировать с более точной степенью вероятности различные ситуации внутренних и внешних угроз. Пороговые значения следует тестировать:

– на долю валового накопления в ВВП, как основного внутреннего источника инвестиций;

– долю сбережений, превращаемых в производственные, в первую очередь инфраструктурные инвестиции;

– доли доходной и расходной частей государственного бюджета по обслуживанию инфраструктурного комплекса, их структуру, размер дефицита;

– долю активов банковской и инвестиционной системы (инвестиционные, страховые, пенсионные, венчурные и лизинговые фонды, привлекающие средства населения и юридических лиц на длительные сроки) к ВВП;
– государственный и корпоративный внешний долг (% к ВВП и объемам экспорта), расходы на его обслуживание и использование для вложений в российскую инфраструктуру;
– долю капитализации фондового рынка к ВВП;
– долю инфраструктурной составляющей в себестоимости продукции.

Последнее пороговое значение одно из самых существенных в данной модели. Так, по состоянию рынка железнодорожных перевозок на сентябрь 2009 г., доля транспортной составляющей в цене угля 35,3%, в зерне – 16,8%, в железной руде – 25,5% [4].

Модернизация и кризис

Несмотря на то что компании инфраструктурного комплекса, производя промежуточный, а не конечный продукт, оказывают на ВВП преимущественно опосредованное влияние, именно они в первую очередь нуждаются в коренной модернизации в условиях возрастающих рисков и угроз. Чем быстрее будут снижаться издержки на услуги инфраструктуры, тем эффективнее будут инновационные преобразования в экономике в целом.

В свою очередь, создание инфраструктуры нового качества, обеспечивающей экономическую безопасность, находится на пересечении общественных потребностей, спроса и технологического предложения. Сама инфраструктура нуждается в новых решениях, как технологии, так и управления ими.

В свою очередь, несбалансированность, недостаточность и недофинансирование инфраструктуры (только по ОАО «РЖД» более 40% за последние 7 лет) стали одной из важнейших причин снижения пороговой безопасности национальной экономики. История экономических кризисов западных стран, прежде всего США, это одновременно и история обновле-

Литература

1. Кузык Б.Н., Кушлин В.И., Яковец Ю.В. Прогнозирование, стратегическое планирование и национальное программирование. – М.: Экономика, 2008. – 575 с.
2. Стратегический анализ влияния экономической конъюнктуры на работу ОАО «РЖД». – М., 2009. – С. 7.
3. Якунин В.И., Багдасарян В.Э., Сулакшин С.С. Идеология экономической политики. – М.: Научный эксперт, 2008. – 288 с.
4. Материалы VII Международной конференции «Рынок транспортных услуг: взаимодействие и партнерство», Москва, 22 октября 2009 г. – М., РЖД-Партнер, 2009.
5. Brown A. Hand book for Evaluating Infrastructure Regulatory Systems. – Wash.: World Bank, 2006. – 397 p.
6. A set of guidelines for Socio-economic cost benefit analysis of transport infrastructure project appraisal. – N.Y., VN, 2003. – 61 p.
7. Breidinger C. Modeling infrastructure investments, growth and poverty impact. – N.Y., 2006. – 174 p.

Труды экономистов

ния основных элементов инфраструктуры. Все самые длинные мосты Нью-Йорка построены во времена Великой депрессии.

Инновационное обновление российского инфраструктурного комплекса является составной частью обеспечения безопасности национальной экономики. Более того, безопасность развития нового технологического уклада в стране как движущего фактора новой длинной волны экономического роста прямо связана с созданием инфраструктуры нового качества.

Финансовый кризис повлиял на тактику модернизации инфраструктуры, и пока он продолжается, в центре усилий должно находиться стратегическое обеспечение ее обновления в новом качестве.

pn

все самые длинные мосты Нью-Йорка построены во времена Великой депрессии

Zhouravlyova N.A.
Director of Institute of Applies Economics and Accounting in Railway Transport, Saint Petersburg State Railway University

Security System of Infrastructure Companies in the Post-crisis Period

Abstract

The article is devoted to new approaches to providing financial and economic security to the infrastructure companies in the post-crisis period. The author proves modeling of threshold values of security of the infrastructural complex. She considers a safe growth of a new technological way of life in the country as a driving force of a new long wave of economic development directly related to creating an infrastructure of a new quality..