

ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ КЕЙНСИАНСКИХ ИДЕЙ ПРИ РЕШЕНИИ ПРОБЛЕМ СОВРЕМЕННОЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКИ

Колодняя Галина Владимировна

доктор экономических наук, доцент,
ФГБОУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»
профессор департамента экономической теории
г. Москва, Российская Федерация.
E-mail: Kolodnyaya@yandex.ru

Аннотация: Цель исследования. Гениальность идей Дж. М. Кейнса проявляется в востребованности и возможности их применения в современных условиях. Идеи великого экономиста остаются актуальными для современной России. Выдвигается гипотеза, согласно которой создание благоприятных условий для формирования инвестиционного спроса в отечественной экономике со стороны государства может исполнить роль своеобразного драйвера будущего роста. Методы исследования. В работе использовались следующие методы: каузальный, кейс-метод, обобщения и анализа эмпирических данных. Результаты. На примере успешных практик российских регионов доказывается, что создание инфраструктуры, благоприятной для развития бизнеса, способно породить мультипликационный эффект. Как результат, превращение региона в относительно независимый от колебаний конъюнктуры центр стабильности и процветания.

Ключевые слова: кейнсианские идеи; эффект мультипликатора; национальный инфраструктурный проект; успешные региональные практики.

JEL: A12

THE POSSIBILITY OF APPLYING KEYNESIAN IDEAS IN SOLVING THE PROBLEMS OF THE MODERN RUSSIAN ECONOMY

Kolodnyaya Galina Vladimirovna, doctor of economic science, associate professor,
Professor of the Economic Theory Department
Financial University under the Government of the Russian Federation
Moscow, Russian Federation

Abstract: The aim of the research. The genius of John M. Keynes has proved by the demand of his ideas nowadays. For example, the ideas of this great economist are actual for modern Russia. The hypothesis is that formation of favourable investment environment by the government can be sort of a driver for future economy growth. The methods of the research include casuals, case-method, collection and analysis of empirical data. By the example of successful practices of Russian regions its proved that development of infrastructure, favourable for business, can trigger a multiplication effect. As a result – a region can be transformed into a centre of economic stability and prosperity, independent, to some extent, from market volatility.

Keywords: Keynesian ideas; multiplier effect; national infrastructure project; successful regional practices.

Несмотря на то, что прошло более 80 лет со дня выхода в свет самой известной работы Дж. М. Кейнса «Общая теория занятости, процента и денег» (1936), данная книга и по сей день является самой упоминаемой в экономической литературе. Это связано с актуальностью изложенных в ней идей для современного мира и возможностью их применения в современных условиях.

Известно, что кейнсианские идеи обрели особую значимость в ситуации мирового кризиса 1930-х гг. Затяжной экономический кризис, впоследствии вошедший в историю под названием

«Великая депрессия», охватил весь индустриальный мир, вызвав лавину самых разных негативных экономических и социально-политических последствий. В результате, мировой национальный продукт сократился вдвое, уровень безработицы достиг небывалых ранее значений 25–30%, объемы производства промышленно развитых стран регрессировали до показателей 30–35-летней давности (к примеру, промышленное производство США сократилось до уровня 1905–1906 гг., Германии и Великобритании – 1896–1897 гг.).

Самое главное, мировой кризис «Великая депрессия» подвел своеобразную черту в области применения постулатов классической экономической теории при анализе национальной экономики, продемонстрировав их несостоятельность. В своей работе Дж. М. Кейнс впервые заявляет о неспособности зрелой капиталистической экономики автоматически достигать равновесного состояния и подверженности ее периодическим кризисам. Экономист отмечает фрагментарность подходов, применяемых классической теорией и указывает на невозможность решить насущные проблемы, стоящие перед обществом: «постулаты классической теории применимы не к общему, а только к особому случаю, так как экономическая ситуация, которую она рассматривает, является лишь предельным случаем возможных состояний равновесия. Более того, характерные черты этого особого случая не совпадают с чертами экономического общества, в котором мы живем, и поэтому их проповедование сбивает с пути и ведет к роковым последствиям при попытке применить теорию к практической жизни» [1, с.224]. Далее Дж. М. Кейнс отмечает следующее. «С точки зрения теории отдельной фирмы и распределения продукта при данной занятости ресурсов классическая теория сделала вклад в экономическую науку, который не приходится оспаривать... Наша критика общепринятой классической экономической теории заключалась не столько в отыскании логических изъянов ее анализа, сколько в установлении того факта, что ее молчаливые предпосылки редко или даже никогда не бывают убедительны и что она не может разрешить экономических проблем реальной жизни» [1, с. 484, 514].

Ученый доказывает «несостоятельность теоретических основ доктрины *laissez faire*» и тождества Сэя, при котором предложение рождает спрос, акцентируя внимание на проблеме тотального сокращения спроса в национальной экономике. В дальнейшем в исследовании экономистом делается вывод о необходимости стимулирования совокупного спроса со стороны государства. Однако, отмечая необходимость осуществления «централизованного контроля» со стороны государства, Дж. М. Кейнс наряду с увеличением роли государства в национальной экономике, акцентирует внимание на определяющей роли частной инициативы, подчеркивая «преимущества эффективности, обусловленные децентрализацией и влиянием личной заинтересованности» следующим высказыванием: «Учреждение централизованного контроля, необходимого для обеспечения полной занятости, потребует, конечно, значительного расширения традиционных функций правительства... Но все же остаются широкие возможности для проявления частной инициативы и ответственности. В пределах этих возможностей традиционные преимущества индивидуализма сохраняются и далее» [1, с. 515].

Отмечая гениальность Дж. М. Кейнса, следует указать на то, что экономист тесно связал экономическую теорию с реальной жизнью, благодаря чему кейнсианские «рецепты» позволили капитализму пойти по иному пути и избежать краха посредством революции. В основу фундамента перестройки капитализма были положены идеи Кейнса, способствовавшие превращению капитализма в смешанную систему, удачно сочетающую действие сил рыночного механизма с государственным регулированием экономики. Экономическая политика большинства стран выстраивалась с учетом стимулирования совокупного спроса, которая в дальнейшем получила наименование «век кейнсианства».

Необходимо подчеркнуть, что идеи великого экономиста остаются актуальными для современной отечественной экономики. В ситуации замедления темпов роста последних лет, сокращения спроса

в большинстве сфер и отраслей национальной экономики, временной остановки или закрытия ряда производств, сопровождающихся высвобождением значительного количества работников, в условиях хронического недоинвестирования в масштабах всей национальной экономики, востребованность кейнсианских идей для нашей страны возрастает с новой силой.

Известно, что в основе кейнсианской макроэкономической теории находится идея необходимости формирования эффективного совокупного спроса в целях выхода национальной экономики из состояния депрессии. Государственные расходы Кейнс считал наиболее приемлемым и действенным способом увеличения эффективного спроса в период экономического кризиса. Следуя логике кейнсианской теории можно выдвинуть гипотезу, согласно которой создание благоприятных условий для формирования инвестиционного спроса в отечественной экономике со стороны государства может исполнить роль своеобразного драйвера будущего роста.

Национальным проектом, реализация которого способна вызвать мультипликационный эффект, может стать Программа по созданию современной инфраструктуры в отечественной экономике, так называемая Программа инфраструктурного каркаса, предусматривающая формирование со стороны государства комплекса общественных благ, жизненно необходимых для нормальной работы бизнеса. Данная Программа должна охватывать создание всей совокупности объектов в форме строительства следующих элементов инфраструктуры:

- разветвленной сети автомобильных дорог;
- высокоскоростного железнодорожного полотна;
- портов;
- логистических центров;
- мостов;
- таможенных пунктов.

Учитывая внушительную протяженность территориальных границ нашей страны, необходимо подчеркнуть значимость наличия инфраструктурного каркаса в процессе обеспечения своевременного и комфортного взаимодействия экономических субъектов. В противном случае, отсутствие отдельных элементов инфраструктуры вызывает рост транзакционных издержек, что в конечном итоге приводит к повсеместному удорожанию транзакций, нарушению или невыполнению контрактов, иными словами, не позволяет экономическим субъектам осуществлять полноценное функционирование.

На наш взгляд, инфраструктурная программа способна исполнить роль грандиозного национального проекта, реализация которого обеспечит отечественной экономике устойчивый рост за счет создания синергетического эффекта, возникающего по причине присоединения к участию в проекте большинства сфер и отраслей национального хозяйства. Национальный инфраструктурный проект может привлечь к реализации наряду с государственными, частные инвестиции, порождая всплеск частных инвестиций, в размерах, которые в несколько раз превышают величину первоначальных государственных вложений, а также «подключить» ряд смежных производств в лице транспортного машиностроения, производства стройматериалов, сталелитейного производства, нефтехимии, химии, лесной промышленности, транспорта, строительства. Не менее важным является снижение барьеров выхода на рынок для предприятий сферы малого и среднего бизнеса предпринимательства (МСП) благодаря реализации Программы. Российский бизнес сможет получить комфортные условия для продуктивной работы - быстрое сообщение, хранение, перевозку грузов как внутри страны, так и за ее пределами.

Описание предполагаемого эффекта, полученного в процессе реализации инфраструктурного проекта в отечественной экономике, можно найти в работе Дж. М. Кейнса на примере рассмотрения сущности мультипликационного эффекта. «Мы должны рассмотреть также случай, когда первоначальный импульс исходит из расширения производства в отраслях, производящих капитальные блага, причем от такого расширения, которое не было полностью предусмотрено. ... На

протяжении определенного периода расширение производства в отраслях, производящих капитальные блага, через известные промежутки времени вызывает ряд последовательных приращений в общей сумме инвестиций; вместе с тем в последовательные промежутки времени меняются также значения предельной склонности к потреблению, причем эти значения отличаются как от того, чем они были бы, если бы расширение производства было заранее предусмотрено, так и от той величины, которую они будут составлять, когда в обществе установится новый устойчивый уровень совокупных инвестиций. Но в течение каждого отдельного промежутка времени теория мультипликатора сохраняет силу в том смысле, что приращение совокупного спроса равно увеличению общей суммы инвестиций, помноженному на мультипликатор, численное значение которого определяется предельной склонностью к потреблению» [1, с.320, 321].

Не менее важными являются вопросы финансирования. На наш взгляд, финансирование национального инфраструктурного проекта целесообразно осуществлять за счет системы государственного долгового финансирования в рамках эмиссии Министерством финансов Российской Федерации долгосрочных инфраструктурных облигаций. Следует отметить в связи с этим, что наша страна имеет резерв в области наращивания государственного долга без ущерба для развития. Россия относится к группе стран с чрезвычайно низким уровнем государственного долга и осуществляет незначительные расходы по обслуживанию государственного долга, размер которых не превышает 1% ВВП. В рамках долговой стратегии Минфина РФ величина государственного долга определена в границах 12–14% ВВП [4]. Это один из самых низких в мире показателей в сравнении с большинством стран мира, величина государственного долга во многих из которых превышает 100% ВВП.

Следовательно, реализация Программы инфраструктурного каркаса может выступить в качестве одного из инструментов по восстановлению экономического роста в нашей стране, разрешить проблему дефицита инфраструктурных объектов в большинстве российских регионов, сформировать мультипликатор внутреннего спроса на инвестиционные товары, иными словами, стать своеобразным катализатором, способным возродить российское «экономическое чудо».

Экономическая история располагает рядом примеров, иллюстрирующих случаи, когда национальным экономикам удавалось достичь феноменально высоких темпов роста. Всем хорошо известны примеры германского, японского, корейского или китайского «экономического чуда», в основе успеха которого находилась инвестиционная составляющая – высокая доля инвестиций в совокупном национальном продукте. В backgrounde нашей страны подобные примеры пока отсутствуют. Вместе с тем, следует указать на некоторые успешные территории, демонстрирующие «ростки регионального экономического чуда», истоки которого базируются на кейнсианской концепции. В этих регионах удалось сформировать уникальные возможности для успешного развития территории через механизм экономических стимулов, налоговых льгот и преференций для бизнеса, а также созданной инфраструктуры, ставшей привлекательной для множества частных инвесторов.

Ускоренное развитие территорий стало возможным благодаря использованию в качестве инструментов развития: создание индустриальных парков, особых экономических зон (ОЭЗ), или инновационных кластеров. К примеру, для республики Татарстан двигателем роста экономики региона стали ОЭЗ «Алабуга» и «Иннополис», а также сформированный машиностроительный кластер, в состав которого входит более 300 производителей. Для Томской области – одного из лидеров среди российских регионов по количеству малых предприятий, числу работающих в малом бизнесе и инвестиционной активности малых предпринимательских структур – ОЭЗ «Томск» в совокупности с формирующимся инновационным кластером «Технокампус – 2.0», с которым связывают переход от преобладающей в настоящий момент в регионе индустриальной модели, к модели с весомой долей новой технологичной экономики.

Остановимся более подробно на анализе факторов, породивших феномен калужского

«экономического чуда». Успехи Калужской области – это результат коллективной работы команды под руководством губернатора Анатолия Артамонова, которой удалось в течение последних 15–17 лет превратить ранее дотационный регион в преуспевающий с растущей экономикой.

Оценивая составляющие элементы успешного опыта Калужской области, следует подчеркнуть, что определяющую роль в процессе формирования благоприятных условий для развития бизнеса в данном регионе сыграло создание областных институтов развития, а именно: Корпорации развития, Минэкономразвития, Агентства инновационного развития, Агентства по развитию малых форм торговли. Благодаря эффективной работе институтов развития в Калужской области за последние годы было построено двенадцать промышленных парков по типу greenfield и созданы две площадки особой экономической зоны в Людинове и Боровске. Формирование производственных площадок с готовой инфраструктурой для функционирования компаний в совокупности с адресным сопровождением инвестиционных проектов сделали регион привлекательным для частных инвесторов.

В короткие сроки в регионе были созданы новые предприятия. К примеру, за 10-летний период (2006 – 2015 гг.) в Калужской области было открыто более 80 новых предприятий, сформировано свыше 23 тыс. рабочих мест. Всего в регионе осуществляется реализация более 150 проектов [5, 6]. Крупных инвесторов регион привлекает преференциями в области налогообложения и индивидуальным сопровождением проекта со стороны администрации региона. В дальнейшем, вокруг производственных площадок крупнейших компаний происходит формирование предприятий среднего и малого бизнеса, специализирующихся на производстве комплектующих компонентов и их поставке крупному бизнесу.

В настоящее время Калужская область имеет семь продуктивно работающих кластеров, включая: автомобильный, фармацевтический, агропромышленный, транспортно-логистический, информационно-технологический, туристический, а также кластер авиационно-космических технологий. В состав автомобильного кластера входят три OEM-производства в лице: Volkswagen, PSMA Rus (совместное производство автоконцернов Peugeot Citroeni Mitsubishi Auto), Volvo, более 30 производителей автокомпонентов и Центр по подготовке кадров для автопроизводств. На предприятиях автомобильного кластера работает более 11 тыс. специалистов. Уровень локализации производства составляет 60%.

Фармацевтический кластер Калужской области стал победителем конкурса «Развитие инновационных кластеров – лидеров инновационной привлекательности мирового уровня» (2016) вполне заслужено: более 70% произведенной предприятиями кластера продукции относится к инновационной. Фармацевтический кластер объединяет более 60 производителей, в состав которого входят наряду с известными мировыми брендами («Штада», «Берлин-Хеми/Менарини», «НиармедикПлюс», «Ново Нордикс», «Астра Зенека») небольшие инновационные фирмы (их доля составляет 70% от общего числа компаний). Доля товаров и услуг кластера на российском рынке составляет около 3%, к 2020 году этот показатель должен возрасти до 10% [6].

Деятельность агропромышленного кластера связана с производством молока, мяса, выращиваем овощей в защищенном грунте, разведением рыбы. Более 50 предприятий пищевой и обрабатывающей промышленности кластера работают в 9 отраслях. Область активно реализует программу цифровизации экономики под названием: «100 роботизированных молочных ферм».

Закономерным этапом развития региона стало формирование транспортно-логистического кластера, который включает мультимодальные транспортно-логистические центры (Freight Village Росва и Freight Village Ворсино), международные аэропорты «Калуга» и «Ермолино», сеть качественных автодорог. Наличие в регионе объектов транспортной инфраструктуры, соответствующих международным стандартам, позволяет осуществлять быструю доставку готовых товаров и комплектующих. Солидный транзитный потенциал превращает Калужскую область в ключевой логистический центр всего Центрального федерального округа.

Информационно-технологический кластер объединяет около сотни компаний, на которых работает более 30 тыс. специалистов. Деятельность информационно-технологического кластера является жизненно необходимой в условиях цифровизации экономики. Экономические субъекты получают возможность активного использования цифровых технологий в производстве и в быту. Также возрастают риски, связанные с Интернет-угрозами, ростом киберпреступности, возможными утечками информации. В связи с этим роль созданного в регионе информационно-технологического кластера будет все больше возрастать.

Благодаря компаниям, работающим в рамках туристического кластера, регион стал пользоваться большой популярностью среди туристов. В Калужской области сосредоточено более 4 тыс. памятников истории и архитектуры, работает более сотни предприятий гостеприимства. Наряду с историческими и религиозными объектами (Полотняный завод, Оптина пустынь, Боровский монастырь), в области получает развитие аграрный, или экотуризм. Особый интерес среди туристов вызывает посещение недавно созданных, но быстро набравших популярность среди гостей области парков: «Этномир» и парка птиц «Воробьи». Развитая инфраструктура туристической индустрии в совокупности с правильным позиционированием региона - «Калужская область – центр Евразии» – и разнообразными туристическими объектами, сделали возможным развитие событийного (ландшафтный парк Никола-Ленивец) и спортивного туризма (горнолыжный отель «Квань», туркомплекс Welna EcoSpaResort) [5, 6].

Самым молодым в регионе является кластер авиационно-космических технологий (АКОТЕХ) (2014), включающий в свой состав более 20 ведущих производственных, научно-производственных объединений, инновационно-технологических предприятий, научно-исследовательских и учебных центров с количеством работающих около 10 тыс. Кластер объединяет участников, осуществляющих работу в области проведения совместных НИОКР в сфере аэрокосмической индустрии. Предполагается, что к 2020 году количество участников кластера увеличится до 35 [6].

Хотелось бы надеяться на то, что количество аналогичных успешных региональных практик в отечественной экономике, будет возрастать. В немалой степени этому процессу будет способствовать реализация Программы инфраструктурного каркаса, инициируемая государством.

Завершая оценку востребованности кейнсианских идей в современном мире, необходимо отметить следующее. Акцент в деятельности государства на создание объектов инфраструктуры способен стать определяющим импульсом для стабильного и долгосрочного роста национальной экономики. Пример Калужской области наглядно иллюстрирует жизненность кейнсианских рецептов, показывая, что создание инфраструктуры, благоприятной для развития бизнеса, способно породить мультипликационный эффект, результатом которого может стать превращение региона в относительно независимый от колебаний конъюнктуры центр стабильности и процветания.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Кейнс Дж. М. Избранные произведения. Перевод с английского. – М.: Экономика. 1993. – 554 с.
2. Данные Росстата. [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru>
3. First Section of the Annual Report on EU Small and Medium-sized Enterprises. By David Audretsch, Rob van der Horst, Ton Kwaak, Roy Thurik. Published by EIM, the Netherlands, January 2009, EUROSTAT– [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://epp.eurostat.cec.eu.int>, <http://www.deloros.ru/main?mid=22&doc=19101>
4. Основные направления государственной долговой политики Российской Федерации на 2017–2019 гг. [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <https://www.minfin.ru>
5. Артамонов А. Калужский вектор. Опыт развития региона. – М: Книжный мир, – 2011. – 352 с.
6. Инвестиционный портал Калужской области. [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <https://www.investkaluga.com/medianews/92-5-mind>