

Министерство образования Республики Беларусь
Полоцкий государственный университет

**УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ:
МЕЖДУНАРОДНЫЕ И НАЦИОНАЛЬНЫЕ АСПЕКТЫ**

Электронный сборник статей
III Международной научно-практической online-конференции

(Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г.)

Новополоцк
Полоцкий государственный университет
2019

Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты
[Электронный ресурс] : электронный сборник статей III Международной научно-практической online-конференции, Новополоцк, 18–19 апреля 2019 г. / Полоцкий государственный университет. – Новополоцк, 2019. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM).

Впервые материалы конференции «Устойчивое развитие экономики: международные и национальные аспекты» были изданы в 2012 году (печатное издание).

Рассмотрены демографические и миграционные процессы в контексте устойчивого развития экономики; обозначены теоретические основы, практические аспекты управления человеческими ресурсами; выявлены и систематизированы драйверы инклюзивного экономического роста в Беларуси и за рубежом; раскрыты актуальные финансовые и экономические аспекты развития отраслей; приведены актуальные проблемы и тенденции развития логистики на современном этапе; отражены современные тенденции совершенствования финансово-кредитного механизма; освещены актуальные проблемы учета, анализа, аудита в контексте устойчивого развития национальных и зарубежных экономических систем; представлены новейшие научные исследования различных аспектов функционирования современных коммуникативных технологий.

Для научных работников, докторантов, аспирантов, действующих практиков и студентов учреждений высшего образования, изучающих экономические дисциплины.

Сборник включен в Государственный регистр информационного ресурса. Регистрационное свидетельство № 3061815625 от 23.05.2018.

Компьютерный дизайн обложки М. С. Мухоморовой.
Технический редактор Т. А. Дарьянова, О. П. Михайлова.
Компьютерная верстка И. Н. Чапкевич.

211440, ул. Блохина, 29, г. Новополоцк, Беларусь
тел. 8 (0214) 53 05 72, e-mail: a.lavrinenko@psu.by

ВЛИЯНИЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ НА ЭКОНОМИЧЕСКИЙ РОСТ СТРАН ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА: ЛИТЕРАТУРНЫЙ ОБЗОР

Е.П. Миколенко, канд. экон. наук, доц.

Национальный фармацевтический университет, Харьков, Украина

Теоретический дискурс, который возник между представителями макроэкономических школ, привел к появлению множества работ, посвященных изучению влияния инвестиций в инфраструктуру на развитие экономики. Ашауэр утверждал, что увеличение государственных инвестиций в инфраструктуру (особенно в транспорт) повышает эффективность и прибыльность бизнеса. И это увеличение стимулирует частные инвестиции в основной капитал [1]. Банистер и Беречман, опираясь на большой массив данных по предприятиям, показали, что финансовые, социальные и экологические эффекты от инвестиций в инфраструктуру, по сути, являются незначительными [2, с. 134]. К похожим выводам пришли и другие ученые [3; 4; 5; 6]. Кроме того, частные фирмы систематически неэффективно реализуют крупные инвестиционные проекты [7, 8, 9, 10]. Перерасход средств и недостаточные экономические выгоды при строительстве туннеля под Ла-Маншем были настолько велики, что Ангера пришел к выводу: «Для Британской экономики было бы лучше, если бы туннель так и не был построен» [11, с. 291]. Датская железная дорога (туннель) оказалась финансово нежизнеспособной еще до ее открытия [12]. Именно поэтому всегда в научном сообществе поднимается вопрос относительно того, как экономически нецелесообразные инфраструктурные инвестиционные проекты могут приводить к экономическому благосостоянию в целом? В исследованиях макро- и микроуровня до сих пор ученые спорят об эффективности различных типов инвестиционных проектов. Так, Ашауэр спровоцировал последний из таких споров, особенно в эмпирической литературе [1; 13]. В его работах он попытался установить эконометрическую связь между инвестициями в инфраструктуру и совокупной производительностью. А теоретическая модель Кругмана продемонстрировала, что такие инфраструктурные проекты, как дорога, железная дорога позволили снизить транспортные расходы и увеличить доходность частного капитала [14].

Санчес-Роблес обнаружил положительное влияние государственных инвестиций на темпы роста при переходе к устойчивому состоянию в двух анализируемых странах [15, с. 106]. А Фернальд показал, что система государственных автомагистралей США была очень продуктивной [16]. В частности, извлекли выгоду от строительства магистралей логистические компании. Точно так же Фан и Чжан и Дональдсон выдвинули и подтвердили гипотезу, что инфраструктура способствовала увеличению доходов и производительности в экономике [17; 18]. Они предложили увеличить уровень государственных вложений, чтобы «сократить» разницу в производительности между бедными и богатыми регионами. Точно так же, используя данные о торговых потоках между 45 регионами в Индии, Дональдсон показал, что увеличение инвестиций в железные дороги снижает торговые издержки, сокращает межрегиональные ценовые разрывы и увеличивает торговые потоки [18, с. 1].

Опираясь на данные о сетях фиксированной связи, Рёллер и Вейверман утверждают, что такие сети имеют положительную причинно-следственную связь с экономическим ростом, но, как правило, только тогда, когда предоставляется исключительный сервис [19]. Эту характеристику они относят к «внешним экстерналиям»: чем больше пользователей, тем больше ценности получают эти пользователи» [19, с. 911]. Викерман подтверждает, что анализ затрат и выгод (СВА) от реализации крупных инфраструктурных проектов должен включать сетевые эффекты, однако их трудно определить и смоделировать [20, с. 598].

Параллельно развивалась противоположная точка зрения в литературе микроуровня, основанная на анализе крупного массива данных об инфраструктурных мегапроектах с точки зрения стоимости, сроков реализации и экономической эффективности [21; 4; 3; 5; 6]. Пикрелл изучал проекты строительства транзитных железных дорог в городах США, например, метро в Вашингтоне. Он представил прогнозы, которые побудили местных чиновников в восьми городах США сделать выбор в пользу более капиталоемких вариантов строительства, при этом сильно переоценив количество пассажиров на железнодорожном транспорте и недооценив стоимость строительства и эксплуатационные расходы такого транспорта [22, с. 158].

Флайвберг в своей работе детально описал кейс об Ольборгском проекте реконструкции центра города Дании и обнаружил, что во время реализации проект был разбит на большое количество разрозненных проектов, многие из которых оказались экономически невыгодными [23, с. 225]. В связи с этим в последствии была опубликована серия работ, посвященных изучению риска инвестирования в инфраструктурные мегапроекты, опираясь на более широкую базу данных, что позволило прийти ученым к статистически обоснованным выводам. Используя данные 258 транспортных инфраструктурных проектов, Флайвберг и др. обнаружили, что смета расходов, которая ложилась в основу принятия решений о строительстве, была далека от реальности. Заниженная стоимость проектов объяснялась в большей мере стратегическим искажением фактов [21, с. 279].

Систематический перерасход средств и недостаточные экономические выгоды также вызвали интерес у исследователей в области психологии [24, с. 58]. Ученые в области управления и психологии стали рассматривать избыточный оптимизм (заблуждение) и стратегическое искажение фактов как взаимодополняющие факторы провала крупных инфраструктурных проектов. Дальнейшие исследования были сосредоточены на ситуациях, когда один из двух факторов оказывал большее влияние на зависимую переменную. Отсюда, были сделаны выводы и рекомендации по снижению риска заблуждения, например, обучение или адаптивная рациональность, принимая во внимание, что проблема стратегического обмана возникает, когда, прежде всего, искажены стимулы [25]. Основные причины такого несоответствия – это различия в целях, стимулах и искаженная информация.

В этом контексте наше исследование будет связано с изучением парадокса значительного роста ВВП в странах Европейского союза на фоне активизации крупных ин-

вестиционных проектов, которые продемонстрировали отрицательную добавленную стоимость или доходность инвестиций меньше 1.

Одним из важнейших этапов исследования является методология, тот есть сбор и анализ данных по выбранным критериям, поскольку оценка воздействия инвестиций в инфраструктуру на уровне проектов – методологически сложная область, которая привлекает внимание многих ученых [26; 27; 28].

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Aschauer, D. A. (1989), Is Public Expenditure Productive?, *Journal of Monetary Economics*, 23(2), 177–200.
2. Banister, D and Berechman, J. (2000), *Transport Investment and Economic Development*, University College London.
3. Flyvbjerg, B., Garbuio, M., and Lovallo, D. (2009), Delusion and Deception in Large Infrastructure Projects, *California Management Review*, 51(2), 170–193.
4. Flyvbjerg, B., Holm, M. K. S., and Buhl, S. L. (2005), How (In)accurate Are Demand Forecasts in Public Works Projects?: The Case of Transportation, *Journal of the American Planning Association*, 71(2), 131–146.
5. Flyvbjerg, B., Budzier, A. (2011), Why Your IT Project May Be Riskier Than You Think, *Harvard Business Review*, 89(9), 601–603.
6. Ansar, A., Flyvbjerg, B., Budzier, A., and Lunn, D. (2014), Should We Build More Dams? The Actual Costs of Mega-Dam Development', *Energy Policy*, 69, 43–56.
7. Nutt, P. C. (2002), *Why Decisions Fail: Avoiding the Blunders and Traps That Lead to Debacles*, Oakland, CA, Berrett-Koehler.
8. Titman, S., Wei, K. C. J., and Xie, F. (2004), Capital Investments and Stock Returns, *Journal of Financial and Quantitative Analysis*, 39(4), 677–700.
9. Ansar, A., Flyvbjerg, B., and Budzier, A. (2013), *The Time Bomb: Why Even the Best Companies Bet the Shop Without Knowing It*, unpublished working paper, University of Oxford.
10. Van Oorschot, K. E., Akkermans, H., Sengupta, K., and Van Wassenhove, L. N. (2013), Anatomy of a Decision Trap in Complex New Product Development Projects, *Academy of Management Journal*, 56(1), 285–307,
11. Anguera, R. (2006), The Channel Tunnel—An Ex Post Economic Evaluation, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 40(4), 291–315.
12. Flyvbjerg, B. (2009), Survival of the Unfittest: Why the Worst Infrastructure Gets Built—and What We Can Do About It, *Oxford Review of Economic Policy*, 25(3), 344–367.
13. Aschauer, D. A. (1993), Genuine Economic Returns to Infrastructure Investment, *Policy Studies Journal*, 21(2), 380–390.
14. Krugman, P. (1991), Increasing Returns and Economic Geography, *Journal of Political Economy*, 99(3), 483–499.
15. Sanchez-Robles, B. (1998), Infrastructure Investment and Growth: Some Empirical Evidence, *Contemporary Economic Policy*, 16(1), 98–108.

16. Fernald, J. G. (1999), Roads to Prosperity? Assessing the Link between Public Capital and Productivity, *American Economic Review*, 89(3), 619–638.
17. Fan, S., and Chan-Kang, C. (2005), Road Development, Economic Growth, and Poverty Reduction in China, International Food Policy Research Institute.
18. Donaldson, D. (2010), Railroads of the Raj: Estimating the Impact of Transportation Infrastructure, Working Paper No. 16487, National Bureau of Economic Research.
19. Röller, L.-H., and Waverman, L. (2001), Telecommunications Infrastructure and Economic Development: A Simultaneous Approach, *American Economic Review*, 91(4), 909–923.
20. Vickerman, R. (2007), Cost-Benefit Analysis and Large-Scale Infrastructure Projects: State of the Art and Challenges, *Environment and Planning B: Planning and Design*, 34(4), 598–610.
21. Flyvbjerg, B., Holm, M. K. S., and Buhl, S. L. (2002), Underestimating Costs in Public Works Projects: Error or Lie? *Journal of the American Planning Association*, 68(3), 279–295.
22. Pickrell, D. H. (1992), A Desire Named Streetcar: Fantasy and Fact in Rail Transit Planning, *Journal of the American Planning Association*, 58(2), 158–176.
23. Flyvbjerg, B. (1998), *Rationality and Power: Democracy in Practice*, Chicago, IL, University of Chicago Press.
24. Lovallo, D., and Kahneman, D. (2003), Delusions of Success, *Harvard Business Review*, 81(7), 56–63.
25. Gigerenzer, G. (2002), *Adaptive Thinking: Rationality in the Real World*, New York, Oxford University Press.
26. Estache, A. (2010), 'A Survey of Impact Evaluations of Infrastructure Projects, Programs and Policies', Working Papers ECARES No. 2010_005, Université Libre de Bruxelles.
27. McKenzie, D. (2011), Strategies for Evaluating the Impact of Big Infrastructure Projects: How Can We Tell if One Big Thing Works?, World Bank, retrieved from <http://blogs.worldbank.org/impactevaluations/strategies-for-evaluating-the-impact-of-big-infrastructure-projects-how-can-we-tell-if-one-big-thing>.
28. Hansen, H., Andersen, O. W., and White, H. (2013), *Impact Evaluation of Infrastructure Interventions*, London, Routledge.