

JEL O33, O38, O43, O51, P17.

УДК 330.341.42

DOI: 10.31857/S2686673022060013

EDN: GRGZRZ

Национальная инфраструктура как фактор экономического развития США

А.А. Пороховский

Институт США и Канады Российской академии наук (ИСКРАН)

Российская Федерация, 121069 Москва, Хлебный переулок, д. 2/3

МГУ имени М.В. Ломоносова, Экономический факультет

Российская Федерация, 119991 Москва, Ленинские горы, д.1 стр.46

Researcher ID: 1133-2013

Scopus Author ID: 57210344212

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5520-0550>

e-mail: anapor@econ.msu.ru

Резюме. Экономическое развитие США в современных условиях встречает немало вызовов, среди которых наибольшее значение приобретает состояние инфраструктуры экономики и страны в целом. Инфраструктура предопределяет устойчивость экономического роста, сбалансированность развития штатов и территорий, укрепляет единство экономического пространства страны и основы её конкурентоспособности на мировой арене. В статье показывается, как в наступившем веке изменяются параметры и содержание инфраструктуры, дополняемой информационно-коммуникационной составляющей и растущими требованиями охраны окружающей среды. Всё это ставит в повестку дня решение как практических, так и теоретических вопросов. С одной стороны, требуются громадные инвестиции на обновление и развитие инфраструктуры, а с другой – поиск и обоснование оптимальности новой инфраструктуры и методов её измерения.

Ключевые слова: национальная инфраструктура, единое национальное экономическое пространство, экономическое развитие, экономический рост, цифровизация, частно-государственное партнерство, США.

Для цитирования: Пороховский А.А. Национальная инфраструктура как фактор экономического развития США. *США & Канада: экономика, политика, культура*. 2022; 52(6):5-20. DOI: 10.31857/S2686673022060013 EDN: GRGZRZ

National Infrastructure as a Factor of U.S. Economic Development

Anatoly A. Porokhovsky

Institute for the U.S. and Canadian Studies, Russian Academy of Sciences (ISKRAN)

2/3 Khlebnyy per., Moscow, 121069, Russian Federation.

Lomonosov Moscow State University, Faculty of Economics

1, build. 46, Leninsky Gory, Moscow, 119991, Russian Federation

Researcher ID: 1133-2013

Scopus Author ID: 57210344212

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5520-0550>

e-mail: anapor@econ.msu.ru

Abstract. The economic development of the United States in modern conditions meets many challenges, among which the state of the infrastructure of the economy and the country as a whole is of the greatest importance. Infrastructure determines the sustainability of economic growth, the balanced development of states and territories, strengthens the unity of the country's economic space and the foundations of its competitiveness on the world stage. The article shows how the parameters and content of the infrastructure are changing in the coming century, supplemented by the information and communication component and the growing requirements of environmental protection. All this puts on the agenda the solution of both practical and theoretical issues. On the one hand, huge investments are required for the renewal and development of infrastructure, and on the other - the search and justification of the optimality of the new infrastructure and methods of its measurement.

Keywords: national infrastructure, unified national economic space, economic development, economic growth, digitalization, public-private partnership, USA

For citation: Porokhovskiy A.A. National Infrastructure as a Factor of U.S. Economic Development. *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*. 2022. 52(6): 5-20.

DOI: 10.31857/S2686673022060013 EDN: GRGZRZ

ВВЕДЕНИЕ

Не один десяток лет, особенно после «нового курса» Ф.Д. Рузвельта, при котором развернулся широкий фронт общественных работ по развитию дорог, аэропортов и морских портов, других транспортных и энергетических объектов, американцы гордятся своей транспортной системой, обеспечивающей доступность фактически любой точки страны. Заточенные на автомобильный транспорт федеральные, штатные и местные дороги дали громадный толчок для предпринимательства, создания приемлемых условий для жизни на всей территории страны, расширяя при этом внутренний рынок как важнейший фактор экономического роста. Дорожная сеть берёт на себя 70% всех грузов, доставляемых бизнесу, государственным органам и гражданам

Однако износ дорожной инфраструктуры стал напоминать о себе особенно остро в наступившем столетии. Не случайно поэтому уже в 2008 г. на эту проблему внимание нации было обращено в Экономическом докладе президента США [4]. Эти вопросы поднимались и на страницах журнала «США & Канада» [Пороховский А.А. 2008]. Между тем до сих пор вопросы инфраструктуры не сняты с американской повестки дня. Более того 28 февраля 2022 г. случилось очередное обрушение крупного моста, теперь в г. Питсбурге. Место происшествия вынужден был посетить президент Дж. Байден, публично признавший ответственность федерального правительства за безопасность дорожной инфраструктуры и неотложность финансирования необходимых работ, что также было отмечено затем в его экономическом докладе [5]. Администрация Дж. Байдена амбициозно провозгласила «меры по реконструкции страны» [5: 287-394].

15 ноября 2021 г. Дж. Байден подписал ранее принятый Конгрессом закон «Об инфраструктуре» (*The Bipartisan Infrastructure Law*), а затем создал в своей администрации специальную Службу по инфраструктуре (*Infrastructure Implementation Task Force*) во главе со старшим советником-координатором М. Лэндрю (*Mitch Landrieu*) для контроля реализации данного закона. За счёт намеченных инвестиций в 1,2 трлн долл. на десять лет предполагается ежегодно открывать 1,5 млн новых рабочих мест. На модернизацию существующей сети скоростных дорог и строительство новых, включая мосты и другие сооружения, размер инвестиций на первые пять лет превышает 350 млрд долл. Для понимания масштаба проблем только в этой сфере достаточно отметить, что 45 тыс. мостов нуждаются в ремонте и обновлении, а каждая пятая миля дорожной сети не отвечает требованиям безопасной эксплуатации.

Действительно, национальная инфраструктура не сводится к надёжной широкомасштабной транспортной сети [Duranton J. et al. 2020]. Функционирование экономики и общества опирается также на мобильный рынок труда, бесперебойное энергетическое снабжение, устойчивые финансы, эффективное коммунальное хозяйство, информационно-коммуникационную цифровую сферу, устойчивую охрану окружающей среды, гармонию человека и природы. Динамизм и сложность современного развития таковы, что даже статистические методы не всегда успевают зафиксировать новые явления и процессы и оценить их важность и роль, чтобы затем все это стало предметом научных обобщений и исследований [Bova F. et al. 2022]. Но уже сейчас можно выделить ряд тенденций, которые предопределяют развитие американской национальной инфраструктуры. Остановимся в нашей статье на предварительном анализе некоторых из этих процессов.

АНАЛИТИЧЕСКИЙ ПОДХОД

В рыночной системе, являющейся основой смешанной американской экономики, любой процесс, требующий инвестиций, сразу вызывает традиционные вопросы – сколько стоит и какова эффективность. Применительно к общенациональной инфраструктуре определить и измерить эффективность можно по нескольким параметрам, которые в свою очередь подразделяются, с одной стороны, на федеральные, штатные и районные, а с другой – на физические (материальные), социальные и экологические. Учитывая заточенность администрации Дж. Байдена на экологические проблемы и мировой «зеленый транзит» [Голуб Ю.Г., Шенин С.Ю. 2022], легко представить, что этот параметр находится не на последнем месте в федеральных ведомствах при выделении инвестиций на инфраструктуру.

Тематика инфраструктуры по разным причинам и поводам не сходит с экранов телевизоров, газетных полос, социальных сетей. Вместе с тем вопросы инфраструктуры находятся среди центральных исследовательских проблем научного сообщества. Так, известная во всём мире научная площадка Национальное бюро экономических исследований (*National Bureau of Economic Research*) с главным офисом в г. Кэмбридже, здание которого находится между Гарвардским университетом и Массачусетским технологическим институтом, организовало и провело 15-16 ноября 2019 г. конференцию на тему «Экономический анализ и инфраструктурные инвестиции». Её материалы изданы в одноименной монографии издательством Чикагского университета в ноябре 2021 г. [Economic Analysis. 2021]. Участники конференции в своих главах рассмотрели всю совокупность проблем инвестирования в американскую инфраструктуру, проводя также международные сопоставления в этой сфере. Авторы монографии стремились донести до общественности результаты своих научных поисков также и в других своих публикациях.

Во введении редакторы публикации поднимают фундаментальный вопрос об экономической роли государства в обществе, подчёркивая при этом, что инфраструктура страны относится в значительной степени к общественному сектору, а значит именно государство должно держать в центре своего внимания строительство, финансирование и оперативное наблюдение за состоянием и функционированием объектов инфраструктуры. От государственных институтов также зависит участие частного капитала в инвестициях и создание условий для оптимальной реализации инфраструктурных инвестиционных программ. При этом основным заказчиком в этой сфере выступает федеральное правительство, которое должно строить свою работу на базе проектного управления с учётом значительных внешних эффектов, присущих инфраструктуре как в США, так и в других странах. Нельзя не учитывать пагубное влияние эпидемии ковид-19 на физическую и на цифровую инфраструктуру в последние годы. [Economic Analysis, 2021: 1-38]. В этой связи исследователям в России следовало бы обратить внимание на научные работы учёных Института США и Канады РАН по проблемам федеральной контрактной системы и государственного хозяйствования, проводившихся под руководством известного российского американиста В.А. Федоровича [Федорович В.А. 2010], в которых рассмотрен за длительный период опыт организации федеральных контрактов, их проектное финансирование и конкурентный отбор компаний-исполнителей. Фундаментальный анализ позволил учёным показать всю палитру проблем, сопровождающих процесс использования средств федерального бюджета на государственные и общественные цели. Под влиянием цифровизации механизм выполнения заказов претерпел определённые изменения, многие процедуры перешли в онлайн, но по-прежнему с немалым напряжением приходится согласовывать интересы биз-

неса, государства и общества, интересы штатов и графств, жителей конкретных территорий. Это вызвано тем, что физическая инфраструктура плотно связана с социальной структурой американского общества, оказывает непосредственное влияние на качество жизни людей.

Специалисты Бюро экономического анализа (*Bureau of Economic Analysis*) подчёркивают, что инфраструктура вносит свой вклад не только в экономический рост США, но и каждого штата, поэтому её эффективность или сбои ощущает прямо или косвенно каждый человек. Они предлагают для статистического учёта и экономического анализа квалифицировать инфраструктуру как сферу, состоящую из (1) компаний, генерирующих и поставляющих электроэнергию; (2) компаний, производящих иные виды энергии, включая газ, другие минеральные энергоресурсы, а также их доставку потребителям; (3) коммуникационной структуры – телефон, интернет, почта, масмедиа и др.; (4) скоростных дорог федерального значения; (5) водного транспорта; (6) здравоохранения; (7) образования и отдыха; (8) наземного транспорта, включая железнодорожный; (9) воздушного транспорта; (10) наземного нерельсового транспорта. [Bennett J. et al. 2020: 16]. Надо также иметь в виду, что каждый элемент инфраструктуры описывается соответствующими отраслями экономики, имеющими свой квалификационный номер в североамериканской статистической системе (*North American Industry Classification System, NAICS*). Скажем, для поддержания национальной инфраструктуры большое значение имеет собственность федерального правительства, включая офисы правительственных органов по всей территории страны. За 20 лет, с 1997 по 2017 г., расходы на оборудование таких офисов разнообразным цифровым оборудованием выросли в 5 раз. Однако темпы затрат на цифровизацию инфраструктуры в целом не ведут к таким же темпам роста производительности труда и ВВП.

Выше уже отмечалось, что с точки зрения социальной значимости и использования современных технологий национальная инфраструктура условно подразделяется на базовую, социальную и цифровую. Следует заметить, что цифровизация и информационная отрасль в статистике США начали отражаться с 2000 г., хотя активное внедрение интернета зафиксировано в стране с начала 1990-х годов. При этом в последующие годы явно обнаружилась тенденция растущих темпов инвестиций в повсеместное внедрение цифровых технологий и цифровую отрасль как таковую. Однако эти инвестиции не привели к росту темпов производительности труда и ВВП страны. Как видно из табл.1, за 20-летний период среднегодовые темпы роста капитала в базовой инфраструктуре остались неизменными, а капитал цифровой инфраструктуры демонстрирует растущие ежегодные темпы роста, достигнув в 2007–2017 гг. 4,5%. Но темпы роста производительности упали почти втрое, такое же снижение мы видим по параметру душевого роста реального валового внутреннего продукта.

Таблица 1

Среднегодовая динамика основного капитала по типам инфраструктуры, %

Тип инфраструктуры	1997–2007 гг.	2007– 2017 гг.
Инфраструктура в целом	1,2	1,0
Базовая	0,6	0,6
Социальная	2,2	1,2
Цифровая	3,7	4,5
<i>Для сравнения:</i>		
Многофакторная производительность частного бизнеса	1,5	0,4
Реальный ВВП на душу населения	2,1	0,7

Bureau of Labor Statistics, Multifactor Productivity Trends, 2018, March 20, 2019

Приведённые данные подтверждают тот факт, что растущие инвестиции в инфраструктуру обеспечивают слабый экономический рост, но пока не дают ощутимого изменения благосостояния населения. Профессор Калифорнийского университета в Сан-Диего В. Рэми провёл эконометрический анализ с использованием различных моделей и пришёл к выводу, что не выявляется прямо пропорциональная зависимость между ростом государственных инвестиций в инфраструктуру и ростом других макроэкономических показателей, в том числе уровнем занятости. [Ramey, V. 2020: 40-41]. Понятно, что значение инфраструктуры в экономике и обществе значительно шире, чем влияние на душевой ВВП и занятость, но эти индикаторы наиболее социально значимы.

Темпы развития цифровой инфраструктуры не снижаются независимо от экономической конъюнктуры и влияния пандемии коронавируса. С одной стороны, специалисты предупреждают о теневых сторонах цифровизации и даже об отрицательных её последствиях в ряде случаев, особенно в связи с бурным распространением искусственного интеллекта. [Acemoglu D. 2021]. С другой стороны, современный уровень доступности почти всей информации в режиме реального времени в любой точке национальной территории неожиданно поставил вопросы об обеспечении точным временем бизнеса, граждан и государственные структуры на базе новых технологий (атомные часы в ключевых точках страны, оптико-волоконные кабели, подключение спутниковых систем) и о традиционном пути передачи сигналов времени по радио и другие общедоступные средства коммуникации через определённые интервалы. Этот процесс находится под контролем Министерства внутренней безопасности США и Национального института стандартов и технологии (*National Institute of Standards and Technology*) [6]. Как видно, инфраструктура приобретает новые очертания, которые федеральное правительство стремится держать в рамках национальных интересов.

Таблица 2

Сравнение ВВП штатов США с ВВП отдельных стран и территорий мира, 2019 г., млрд долл.

Штаты США	ВВП	Страны или территории мира	ВВП
Калифорния	3139,5	Индия	2935,6
Техас	1888,8	Бразилия	1847,0
Нью-Йорк	1734,2	Канада	1730,9
Флорида	1094,0	Индонезия	1111,7
Иллинойс	897,6	Нидерланды	902,4
Пенсильвания	813,8	Саудовская Аравия	779,3
Огайо	698,8	Турция	743,7
Нью-Джерси	645,4	Швейцария	715,4
Джорджия	616,5	Тайвань	586,1
Вашингтон	600,1	Польша	565,9
Массачусетс	595,8	Таиланд	529,2
Северная Каролина	587,9	Швеция	528,9
Вирджиния	554,5	Бельгия	517,6
Мичиган	541,6	Иран	458,5
Мэриленд	428,4	Австрия	447,7
Колорадо	590,5	ОАЭ	405,8
Миннесота	381,2	Израиль	387,7
Теннесси	380,3	Ирландия	384,9
Индиана	377,3	Гонконг	373,0
Аризона	366,4	Малайзия	365,3
Висконсин	347,3	Дания	347,2
Миссури	332,4	Колумбия	327,9
Коннектикут	286,0	Чили	294,2
Луизиана	264,0	Финляндия	269,7
Орегон	251,7	Вьетнам	261,6
Южная Каролина	246,4	Чехия	247,0
Алабама	231,0	Португалия	236,4

Кентукки	214,7	Греция	214,0
Оклахома	206,2	Новая Зеландия	204,7
Айова	194,9	Гана	191,8
Юта	188,6	Алжир	172,8
Невада	177,7	Венгрия	170,4
Канзас	173,3	Казахстан	170,3
Округ Колумбия	146,2	Украина	150,4
Арканзас	133,2	Кувейт	137,6
Небраска	127,1	Марокко	119,0
Миссисипи	118,9	Ангола	107,3
Нью-Мехико	104,1	Эстония	107,9
Гавайи	97,2	Кения	98,6
Нью-Хэмпшир	88,6	Доминиканская республика	89,5
Айдахо	81,0	Гватемала	81,3
Западная Вирджиния	78,3	Оман	76,6
Делавэр	75,5	Венесуэла	70,1
Мэн	67,5	Панама	68,5
Род-Айленд	63,6	Танзания	62,2
Северная Дакота	57,1	Ливан	58,6
Аляска	55,5	Словения	54,2
Южная Дакота	53,4	Литва	53,6
Монтана	52,2	Сербия	51,5
Вайоминг	39,7	Парагвай	40,7
Вермонт	34,8	Латвия	35,0

[1].

Один из оплотов американского консерватизма и либерализма Американский институт предпринимательства (*American Enterprise Institute*) решил напомнить и американцам, и всему миру о том, что не только сама страна с валовым внутренним продуктом в 21,5 трлн долл. продолжает оставаться лидером мирового развития, но и каждый её штат, даже самый небольшой, имеет свой внутренний валовый продукт, который больше ВВП какой-либо страны мира (см. табл.2). Опубликована при этом административная карта США, на которой

наряду с названием каждого штата, включая округ Колумбию, указана страна с примерно таким же объёмом валового продукта. Получается, что на территории Соединённых Штатов условно размещаются 51 страна и территория [1]. Этим демонстрируется не только величие и превосходство США над другими странами мира, но и эффективность их структуры экономики и национальной инфраструктуры вообще, способствующих экономическому развитию и в трудные годы эпидемии коронавируса, и быстрому выходу из экономического кризиса с февраля по апрель 2020 года.

Среди исследовательских работ Федеральной резервной системы (*Federal Reserve System*)/ Центрального банка США выделяются регулярные аналитические обзоры экономики американских штатов в рамках финансовых округов, поочередно издаваемые банками 12 федеральных округов. 12 января 2022 г. вышло такое очередное издание [2], в котором кратко, но ёмко описано состояние экономики штатов и округов, показана их роль и место в текущем развитии страны и потенциал для ответа на возникающие вызовы социального, технологического или природного характера. Подобные публикации напоминают читателям о том, что финансовая система страны при всех современных нововведениях цифрового характера опирается на реальную экономику, её многофункциональную инфраструктуру.

Здесь уместно еще раз обратить внимание на федеральную контрактную систему. Цифровизация позволила создать федеральную базу данных потенциальных заказов правительства и потенциальных исполнителей-компаний. Известное во всем мире американское агентство Блумберг (*Bloomberg*) через свою специальную службу «Блумберг гавернмент» (*Bloomberg Government*) выпустило уже 10-й ежегодный доклад о лидерах бизнеса, работающих по заказам федерального правительства [3]. В 2020 фин. г. объём заказов достиг 682 млрд долл., что на 14% превышает такие же затраты в 2019 г. Причём 200 крупнейших корпораций имеют долю в 65% всей суммы выполняемых контрактов. Из-за эпидемии коронавируса финансовые расходы на медицинские цели выросли на 50%, или на 22 млрд долл.; на военные корабли, подводные лодки, самолеты и другие подобные изделия – на 41%; на научные исследования и разработки – на 26%, или 14 млрд; на информационные технологии – на 10%, или на 7 млрд долл. [3:1-4]. В докладе подробно рассматривается, как функционирует контрактная система в современных условиях, как влияют компании-гиганты на экономику штатов своего нахождения, даётся подробная характеристика компаний-лидеров, большинство которых остаётся в списке основных контрагентов федерального правительства не один десяток лет. Становится очевидным, что федеральная система заказов и закупок оказывает самое непосредственное влияние на национальную инфраструктуру, которая в немалой степени служит национальной безопасности.

ГОСУДАРСТВО: НАДЕЖДА ИЛИ ОБУЗА?

В американском обществе сохраняется стойкое подозрение в неэффективности государственных институтов и предпочтение частного бизнеса. На бытовом уровне и в научной литературе продолжают дискуссии об экономической роли государства, о возможности и степени его вмешательства в рыночный механизм, о защите конкуренции антимонопольными органами федерального правительства. Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) регулярно публикует многостраничные доклады с оценкой деятельности правительств стран – членов ОЭСР [9]. Среди параметров измерения результатов работы правительств – роль в организации борьбы с эпидемией коронавируса ковид-19, государственные финансы, закупки товаров и услуг, управление и финансирование инфраструктуры, цифровое правительство, доверие к государственным институтам. Надо отметить, что по сравнению с другими странами доверие американцев к своему федеральному правительству колеблется вокруг среднего уровня [9: 205-216].

Полную картину состояния и динамики экономики США можно получить также из других периодических изданий ОЭСР [10]; [11]. При этом специалисты ОЭСР подготовили специальный доклад для рабочей группы по инфраструктуре, созданной странами, входящими в Группу двадцати (G20), где обратили внимание на взаимосвязь национальных инфраструктур с мировой системой обеспечения цепочек стоимости и соответствующих международных расчётов и платежей с учётом повсеместной цифровизации [10]. Как известно, группа крупнейших экономик мира сформировалась осенью 2008 г. для выработки согласованных мер для преодоления тяжёлых последствий мирового экономического кризиса 2007-2009 годов. Нахлынувшая на весь мир в 2019 г. эпидемия COVID-19 изменила задачи Группы двадцати, вынудила каждое государство самостоятельно решать возникшие проблемы. При этом обнаружили не только недостатки национального здравоохранения, но и способность правительства комплексно рассматривать и решать социальные и экономические задачи. Населению всех без исключения стран стало очевидно, что только государство имеет ресурсы, чтобы справиться с невиданными ранее вызовами, а бизнес выбирает своё участие в общенациональных программах действий. Всем вдруг стало ясно, что девиз *«чем меньше государства, тем лучше»* потерял свою универсальность и остался лишь на страницах соответствующих учебников. Так сформировалась *надежда на государство*.

Вместе с тем критический разбор текущей экономической политики администрации Дж. Байдена продолжает расширяться. Сторонник Демократической партии Нобелевский лауреат по экономике проф. П. Кругман в своей колонке в

«Нью-Йорк таймс», которую ведёт с 2000 г., указывает, что динамика экономических событий не похожа на период *рейганомии*, что сегодня происходит увеличение занятости при одновременной высокой инфляции. Однако причина инфляции в значительной мере зависит от действий правительства, которое прямо влияет на её факторы [8]. Другой аналитик обращает внимание на противоречивость политики антимонопольных властей, которые усилили давление на большой бизнес и одновременно создают новые барьеры для слияний и поглощений разных компаний. Тем самым тормозится создание новых рабочих мест и общий экономический рост [7]. В результате государственные фонды поддержки различных рынков не всегда достигают намеченных целей, снижая свой инвестиционный потенциал [Swanson E. 2022]. При этом высокими темпами растёт влияние неосязаемых активов и человеческого капитала на развитие компаний и их производительности в современных условиях [Crouzet N. et al. 2022].

В последние годы индекс мирового развития становится всё более непредсказуемым [Ahir H. et al. 2022], а развитие американской и мировой экономики всё более приобретает волнообразный характер [Hirano T. et al. 2022], когда будущий экономический рост невозможно прогнозировать на базе прежних методов и текущих тенденций из-за множества новых обстоятельств [Jones S. 2021]. Одним из таких существенных обстоятельств оказалась эпидемия и вызванная ею удалённая или дистанционная работа. С одной стороны, ускорилося развитие самозанятости, которая значительно расширила масштабы так называемой *гигэномики* (*gig economy*), когда занятость не зависит от компаний или государства, а люди сами берут на себя всю ответственность за характер и результаты своей работы. В этом случае для человека могут быть только те гарантии, которые существуют в стране со стороны государства для любого гражданина [Colaiacovo I. et al. 2022]. С другой стороны, удалённая работа повлияла на рынок жилья и спрос на офисы и другие помещения бизнеса. Оказалось, что многие офисные работники вполне предпочитают работать дома и на это согласны их компании. Отсюда изменился спрос на жилье соответствующего размера и проекта, а также на окружающую дома и офисы инфраструктуру. Упал спрос на аренду больших офисов. Всё это сказалось на динамике и структуре жилищного строительства, которое традиционно выступает определённым барометром состояния национальной экономики [Waller C. 2022]. Образ двухэтажной Америки и городских небоскребов не уходит в историю, но значительно модифицируется под натиском информационных технологий.

Любая инфраструктура в конечном счёте опирается на материальную основу, которую создаёт обрабатывающая промышленность. Более того, она в разной степени обеспечивает все отрасли экономики и общества, в том числе и материальную составляющую цифровизации. Не случайно поэтому специалисты призывают модернизировать обрабатывающую промышленность, от которой зави-

сит модернизация и всей американской экономики. Дело в том, что с количественной точки зрения на ней занято 10% всех работников страны, её вклад в ВВП США превышает 11%, она располагает 20% всего основного капитала, 55% всех патентов, 70% расходов на НИОКР, обеспечивает 35% роста производительности и 60% экспорта товаров. Даже этих общих данных достаточно для понимания, каково качественное значение отраслей обрабатывающей промышленности для национальной экономики, обеспечения её устойчивости и национальной безопасности [13].

Во взаимодействии бизнеса и государства в течение более чем 30 лет для развития национальной инфраструктуры всё активнее используется государственно-частное партнерство (ГЧП) (*public-private partnerships (PPPs)*). По сравнению с Европейским Союзом в США эта форма только начинает распространяться [Engel E. et al. 2020]. Государству становится выгодно инвестировать свой капитал таким способом, поскольку уменьшаются издержки по сопровождению проектов и контрактов, растёт прозрачность их исполнения, сокращаются бюрократические барьеры. При этом ГЧП реализуются в таких сферах, где население может воочию убедиться в эффективном государственном хозяйствовании, а бизнес получает устойчивые длительные заказы. Более всего ГЧП привлекает транспортная инфраструктура, которой в регулярном режиме пользуется большинство населения.

Безусловно, с точки зрения налогоплательщика государство нависает над каждым как обуза. С точки зрения бизнеса государство порой ограничивает свободу выбора как гарант “правил игры” в экономике. Но во всех случаях государство оказывается необходимым, чтобы была надёжная защита прав гражданина, прав собственности, целостности своей страны.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Многогранность и многофункциональность национальной инфраструктуры постоянно привлекают к себе внимание как политиков, так и академических исследователей. К ней не безразличны деловые и простые люди потому, что от её состояния напрямую зависит как ежедневная жизнь, так и судьба. Инфраструктура обеспечивает устойчивость и конкурентоспособность национального бизнеса и национальной экономики в целом. В XXI веке все администрации США в разной степени уделяли внимание состоянию инфраструктуры. Однако только в прошлом году был принят специальный закон об инфраструктуре, предписывающий комплекс мер и масштабное финансирование на годы вперед.

По многим параметрам американский опыт создания, поддержания, обслуживания и развития инфраструктуры может быть использован другими стра-

нами точно так же, как США учли опыт КНР по созданию национальной системы скоростных железных дорог независимо от ландшафта местности и сейсмичности территории.

Россия с самой большой в мире территорией нуждается в дальнейшем развитии своей инфраструктуры. Разнообразные климатические и природные зоны, неравномерное размещение промышленности, сельского хозяйства и населения ставят дополнительные вызовы и барьеры на формировании единого экономического пространства, которые можно преодолеть, используя богатые ресурсы страны, современные технологии, вовлекая в созидательный процесс деловое сообщество, организующее начало государства, энергию и высокую квалификацию своих граждан.

США, как и прежде, стремятся использовать бурное и неустойчивое развитие событий в мире в своих национальных интересах, которые в соответствии с их официальными документами распространяются далеко за пределы их территории. Однако лидерство Соединённых Штатов в современном мире оказалось не безграничным. Поддерживаемая официальной доктриной конкуренция внутри страны выходит из-под контроля в мировом хозяйстве и выводит в число могущественных конкурентов другие страны, рассчитывающие на новые, адекватные современным проблемам общемировые «правила игры».

ИСТОЧНИКИ

1. American Enterprise Institute. 2020. – Diem C. Putting America's enormous \$21.5 T economy into perspective by comparing U.S. state GDPs to entire countries (February 5) Available at: https://www.aei.org/carpe-diem/putting-americas-huge-21-5t-economy-into-perspective-by-comparing-us-state-gdps-to-entire-countries/?te=1&nl=dealbook&emc=edit_dk_20220305 (accessed 05.03.2022).
2. Beige Book. Federal Reserve System publication January 12, 2022, 32 p. Available at: <https://www.federalreserve.gov/monetarypolicy/beigebook202201.htm> (accessed 22.03.22).
3. BGOV200 Federal Industry Leaders 2020, 2020, Bloomberg Government, 219 p. Available at: <https://about.bgov.com/reports/bgov-200-federal-industry-leaders-2020> (accessed 20.03.22).
4. Economic Report of the President (Together with the Annual Report of the Council of Economic Advisers). 2008. U.S. Government Printing Office, February – 355 p.
5. Economic Report of the President (Together with the Annual Report of the Council of Economic Advisers). 2021. U.S. Government Printing Office, January – 528 p.
6. National Institute of Standards and Technology (NIST). 2021. – NIST recommends steps to boost resilience of US Timekeeping, November 29. Available at: <https://www.nist.gov/news-events/news/2021/11/nist-recommends-steps-boost-resilience-us-timekeeping> (accessed 30.11.2021).

7. New York Times Deal Book (January 2022) – Merced M.J. What could go wrong? Available at: https://static.nytimes.com/email-content/DK_sample.htm (accessed 08.01.2022).
8. Krugman P. The Secret Triumph of Economic Policy. New York Times. January 13, 2022.). Available at: https://www.nytimes.com/2022/01/13/opinion/pandemic-economic-recovery.html?campaign_id=39&emc=edit_ty_20220114&inst (accessed 14.01.2022).
9. OECD (2021). Government at Glance 2021. OECD Publishing, Paris, 281 p. Available at: <https://doi.org/10.1787/1c258f55-en> (accessed 08.01.2022).
10. OECD (2021). Main Economic Indicators, Volume 2021, Issue 8. OECD Publishing, Paris, 256 p. Available at: <https://doi.org/10.1787/940b8ce5-en> (accessed 18.01.2022).
11. OECD (2021). OECD Economic Outlook, Volume 2021, Issue 2. Preliminary version, No. 110, OECD Publishing, Paris – 225 p. Available at: <https://doi.org/10.1787/66c5ec2c-en> (accessed 14.02.2022).
12. OECD (2021). Bridging digital divides in G20 countries. (OECD Report for the G20 infrastructure Working Group). OECD Publishing, Paris, 34 p. Available at: <http://www.oecd.org/termsandconditions> (accessed 24.03.2022).
13. World Economic Forum. 2022. – Want to drive inclusive economic growth? Start with manufacturing. Available at: <https://www.weforum.org/agenda/2022/01/inclusive-economic-growth-manufacturing> (accessed 14.01.2022).

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Голуб Ю.Г., Шенин С.Ю. 2022. Администрация Байдена и проблемы «зелёного транзита». *Мировая экономика и международные отношения*, т.66, №2. С. 5-14. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66=2-5-14
- Пороховский А.А. 2008. Американская экономика: вызовы управлению. *США & Канада: экономика, политика, культура*, №8, С. 3-22.
- Федорович В.А., Патрон А.П., Заварухин В.П. 2010. США: Федеральная контрактная система: механизм регулирования государственного хозяйствования. М.: Наука. 1054 с.

REFERENCES

- Acemoglu, D. 2021. Harms of AI. NBER Working Paper 29247, September, 57 pp. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29247> (accessed 24.12.2021).
- Ahir, H., Bloom, N., Furceri, D., 2022, The World Uncertainty Index. NBER Working Paper 29763, February, 115 pp. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29763> (accessed 27.02.2022).

Bova, F., Goldfarb, A., Melko, R.G. 2022. Quantum Economic Advantage. NBER Working Paper 29724, February, 28 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29724> (accessed 24.02.2022).

Bennett, J., Kornfeld, R., Sichel, D., Wasshausen, D., 2020. Measuring Infrastructure in BEA'S National Economic Accounts. NBER Working Paper 27446, July, 76 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w27446> (accessed 21.02.2022).

Colaiacono, I., Dalton, M.G., Kerr, S.P., Kerr, W.R., 2022, The Transformation of the Self Employment. NBER Working Paper 29725, February, 52 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29725> (accessed 24.02.2022).

Crouzet, N., Eberly, J.C. 2021. Intangibles, Markups, and the Measurement of Productivity Growth. NBER Working Paper 29109, July, 83 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29109> (accessed 20.11.2021).

Duranton, G., Nagpal, G., Turner M. 2020. Transportation Infrastructure in the US. NBER Working Paper 27254, June, 48 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w27254> (accessed 21.03.2022).

Economic Analysis and Infrastructure Investment, Ed. By E. Glaeser, J. Poterba, 2021, University of Chicago Press, 480 p.

Engel, E., Fischer, R.D., Galetovic, A. 2020. When and How to use Public-Private Partnerships in Infrastructure: Lessons from the International Experience. NBER Working Paper 26766, June, 37 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w26766> (accessed 21.01.2022).

Fedorovich, V.A., Patron, A.P., Zavarukhin, V.P. 2010. SShA: Federal'naia kontraktnaia sistema: mekhanizm regulirovaniia gosudarstvennogo khoziaistvovaniia (USA: Federal Contract System: Mechanism of Regulation Governmental Enterprise) (In Russ.). Moscow, Nauka, 1055 p.

Golub, Yu. G., Shenin, S.Yu. 2022. Administratsiia Baidena i problemy «zelenogo tranzita» (Biden's Administration and "Green Transition" Problems). (In Russ.). *World Economy and International Relations*, vol. 66, no. 2, p. 5-14. DOI: 10.20542/0131-2227-2022-66=2-5-14

Hirano, T., Stiglitz, J. E. 2022, The Wobbly Economy: Global Dynamics with Phase and State Transitions. NBER Working Paper 29806, February, 71 pp. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29806> (accessed 26.02.2022).

Jones, C. 2021. The Past and Future of Economic Growth: A Semi-Endogenous Perspective. NBER Working Paper 29126, August, 47 pp. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29126> (accessed 12.10.2021).

Porokhovsky A.A. 2008. Amerikanskaia ekonomika: vyzovy upravleniiu (American Economy: Challenges to Governance) (In Russ.). *USA & Canada: economics, politics, culture*, №8, p. 3-22.

Ramey, V.A. 2020. The Macroeconomic Consequences of Infrastructure Investment. NBER Working Paper 27625, July, 65. Available at: <http://www.nber.org/papers/w27625> (accessed 21.01.2022).

Swanson, E.T. 2022. The Federal Funds Market, Pre- and Post-2008. NBER Working Paper 29762, February, 22 p. Available at: <http://www.nber.org/papers/w29762> (accessed 27.02.2022).

Waller, C.J. 2022. The Red Hot Housing Market: the Role of Policy and Implications for Housing Affordability, Federal Reserve Board, March 22, 12 p. Available at: <https://www.federalreserve.gov/newsevents/speech/waller20220324a.htm> (accessed 24.03.2022).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ / INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

ПОРОХОВСКИЙ Анатолий Александрович, доктор экономических наук, профессор, заслуженный деятель науки РФ, главный научный сотрудник Института США и Канады Российской академии наук (ИСКРАН), Российская Федерация, 121069, Москва, Хлебный переулок, 2/3;

заведующий кафедрой политической экономии экономического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова.

Российская Федерация, 119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр. 46.

Anatoly A. POROKHOVSKY, Doc. Sci. (Economics), Professor, Honored scientist of the Russian Federation, Chief Research Fellow of the USA and Canadian Studies, Russian Academy of Sciences (ISKRAN).

2/3 Khleby per., Moscow, 121069, Russian Federation;

Chair Department of Political Economy Faculty of Economics, Lomonosov Moscow State University: 1, build 46, Leninskie Gory, Moscow, 119991, Russian Federation.

Статья поступила в редакцию / Received 8.04.2022.

Поступила после рецензирования / Revised 14.04.2022.

Статья принята к публикации / Accepted 15.04.2022.