

УДК 336.4

Москалёва Татьяна Сергеевна

студент 3 курса

направления подготовки «Финансы и кредит»

Витебский государственный технологический университет, Витебск, Беларусь

moskaleva_tanechka@mail.ru

Научный руководитель:

ст. преподаватель Жучкевич Ольга Николаевна

Moskaleva Tatyana Sergeevna

3rd year student

areas of training “finance and credit”

Vitebsk State Technological University, Vitebsk, Belarus

moskaleva_tanechka@mail.ru

**Использование частного капитала при финансировании
инфраструктурных проектов: зарубежный опыт**

В статье анализируется частное участие в инфраструктурных проектах, включая транспортные. Автор статьи рассматривает необходимость вложения частных инвестиций в инфраструктуру, объёмы частных инвестиций по различным регионам, основные тенденции изменения объёмов финансирования дорожных проектов в Китае и Индии, инвестиции в транспортную инфраструктуру в рамках инициативы «Одни пояс, один путь».

Ключевые слова: инвестиции, инфраструктура, транспортный сектор, финансирование.

Using private capital to finance infrastructure projects: foreign experience

The article analyzes private participation in infrastructure projects, including transport ones. The author of the article examines the need for private investment in infrastructure, the volume of private investment in various regions, the main trends in changes in the volume of financing of road projects in China and India, investment in transport infrastructure within the framework of the Belt and Road Initiative.

Key words: investments, infrastructure, transport sector, financing.

Ключевым фактором изменения текущего состояния мировой экономики, которая претерпевает определённые изменения, является приток капитала, особенно в развивающиеся страны и инфраструктурные проекты. На данный момент важны не только изменения в подходах к строительству инфраструктуры, но и в способах её финансирования. Выполнение необходимых улучшений в инфраструктуре для предоставления основных и

важнейших услуг миллионм людей в мире ежегодно приносит до 4,5 % ВВП [1].

Так как транспортная инфраструктура является основным фактором экономического развития, а объём финансирования со стороны государства для её обновления ограничен и недостаточен, то возникает потребность в привлечении частного капитала.

Частное участие в инфраструктурных проектах (РРІ) – термин, служащий для обозначения любого способа частных инвестиций и/или частного управления инфраструктурой. В данное определение база данных РРІ группы Всемирного банка включает проекты государственно-частного партнерства (ГЧП), а также другие проекты с частным участием.

В 2022 году частные обязательства по инфраструктурным проектам достигли 91,7 млрд долл. США по 263 проектам, что на 23 % больше, чем в предшествующий год. Тенденция роста наблюдалась второй год подряд после пика пандемии в 2020 году, когда частные инвестиции в инфраструктуру упали на 52 %. В целом, объём инвестиций в 2022 году превысил средний показатель за период 2017 – 2021 гг. [2]. В таблице 1 представлены объёмы инвестиционных обязательств по регионам в странах с низким и средним уровнем дохода.

Таблица 1

Размер инвестиционных обязательств по регионам

Регион	Среднее значение инвестиционных обязательств за 2017-2021 гг. , млрд долл. США	Инвестиционные обязательства в 2022 г., млрд долл. США	Темп роста, %
Восточная Азия и Тихоокеанский регион	37,09	43,4	117
Латинская Америка и Карибский бассейн	20,95	24,3	116
Южная Азия	8,74	13,9	159
Европа и Центральная Азия	14,35	3,3	23
Ближний Восток и Северная Африка	0,64	2,0	314
Страны Африки к югу от Сахары	5,76	4,9	85
Примечание – собственная разработка автора на основе источника [2].			

Для таких регионов, как Европа и Центральная Азия, а также страны Африки к югу от Сахары, в 2022 году было характерно снижение суммы инвестиционных обязательств на 77 % и 15 %, соответственно. При этом объём инвестиционных обязательств в Европе и Центральной Азии оказался самым низким за последнее десятилетие, а в странах Африки к югу от Сахары число проектов и стран с РРІ было самым высоким за этот же период. Значительный рост инвестиционных обязательств в 2022 году наблюдался на Ближнем Востоке и в Северной Африке, однако показатель не достиг среднего уровня по региону, составляющего 3,1 млрд. долл. США. Наибольший объём инвестиционных обязательств пришёлся на Восточную Азию и Тихоокеанский регион и составил в 2022 году 43,4 млрд. долл. США.

Лидер по объёму инвестиций – транспортный сектор, доля которого в 2022 году составила 68 % от общего объёма инвестиций в РРІ, включив 85 проектов на общую сумму инвестиций в 62,1 млрд. долл. США. Темп роста инвестиционных обязательства в транспортном секторе по сравнению с 2021 годом составил 44 %, а за период 2017 – 2021 гг. – 52 %, что говорит о значительном увеличении инвестиций после их снижения в 2020 году, в течение которого транспортный сектор серьёзно пострадал от резкого сокращения международных перевозок, карантинных мер и сбоев в цепочке поставок.

Наибольший приток инвестиций в РРІ для транспорта можно объяснить серией крупных дорожных проектов ГЧП в Китае и Индии. Китай получил 25,9 млрд. долл. США в виде инвестиционных обязательств по РРІ, которые были направлены на 25 дорожных проектов. Прирост дорожной инфраструктуры при этом составил 2370 км автомобильных дорог.

Правительство Индии провело несколько реформ, включая Национальный проект монетизации, направленный на монетизацию существующих государственных активов посредством аренды, концессий и трастов для инвестиций в инфраструктуру, что помогло привлечь частных инвесторов. Транспортный сектор получил большую часть инвестиций страны:

16 дорожных проектов на сумму 6,3 млрд. долл. США, прирост – 1308 км автомобильных дорог [2].

Если рассматривать объём частных инвестиций в дорожные проекты вышеперечисленных стран за период 2017 – 2022 гг., то можно отметить схожую тенденцию изменения показателей (см. рис. 1, рис. 2). Наибольшие объёмы инвестиций у обеих стран приходятся на 2018 и 2022 гг., при этом объём инвестиций 2022 года в Китае превысил объём 2018 года на 1,62 млрд. долл. США, в то время как в Индии значение 2022 года оказалось ниже 2018 года на 0,1 млрд. долл. США. Наименьшие объёмы инвестиций пришлись на 2020 г. в связи с пандемией, при этом значительное падение показали китайские инвестиции, которые сократились на 88,5 % по отношению к 2018 году.

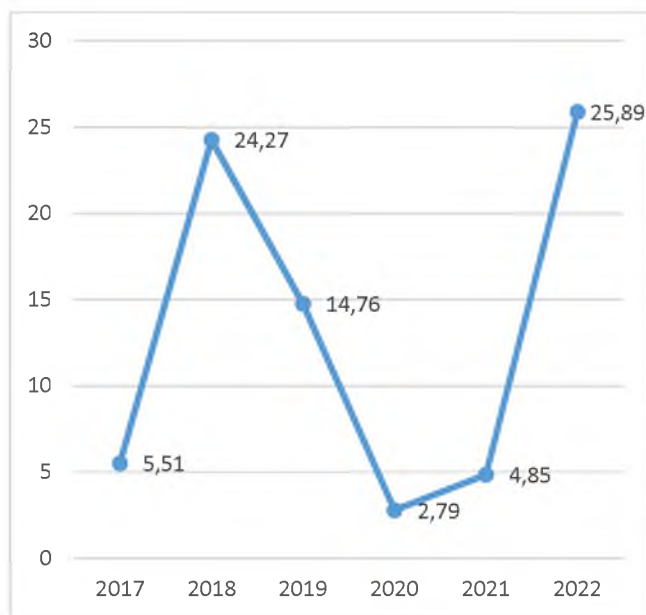


Рисунок 1 – Объёмы частных инвестиций в Китае в дорожные проекты в период 2017 – 2022 гг., млрд. долл. США

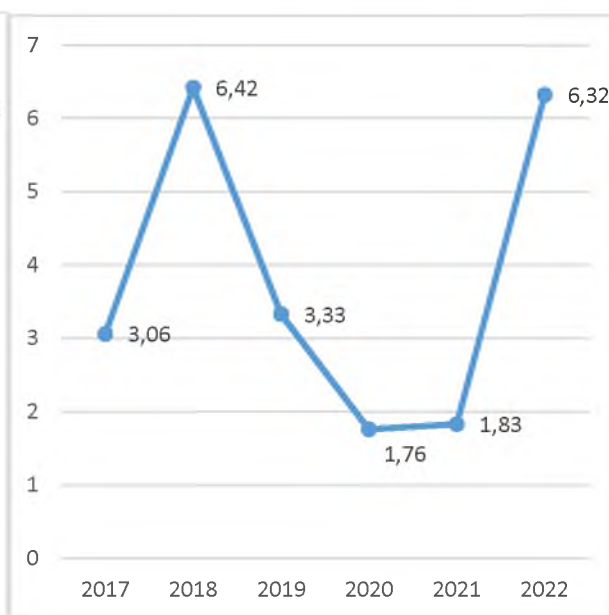


Рисунок 2 – Объёмы частных инвестиций в Индии в дорожные проекты в период 2017 – 2022 гг., млрд. долл. США

Источник: составлено автором на основе [3].

В целом, Китай с 2013 года реализует инициативу «Один пояс, один путь», которая подразумевает под собой создание глобальной торговой сети,

новой финансовой системы, глобальной инфраструктуры и систем связи и информационных технологий [4]. В рамках данной инициативы в 2022 году участие Китая посредством финансовых инвестиций и контрактного сотрудничества составило около 67,8 млрд. долл. США, что на 0,9 млрд. долл. США меньше, чем в предыдущий год. При этом в отличие от предыдущих лет значительную долю в сфере инвестиций в 2022 году составляли частные инвесторы.

Так как транспортный сектор является важнейшей составляющей китайского проекта, Китай в 2022 году инвестировал средства в проекты автомобильной, железнодорожной, авиационной, судоходной и логистической инфраструктуры по всему миру. В 2022 году было объявлено о трёх авиационных проектах стоимостью около 190 млн. долл. США. Общий объём работ по железнодорожному транспорту составил 7,3 млрд. долл. США. Объёмы строительства автомобильного сектора в 2022 году составили 3,4 млрд. долл. США, при этом частично в настоящее время участие осуществляется за счёт инвестиций в платные дороги. Об инвестициях в сфере портовой инфраструктуры в 2022 году объявлено не было, однако китайские корпорации поддерживают строительство различных проектов, связанных с судоходством.

В 2022 году Индия опередила Китай и стала крупнейшим направлением и источником PFI в новые проекты в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Она получила 60 млрд. долл. США в виде PFI в новые проекты и инвестировала 35 млрд. долл. США в другие страны [5].

Перспективы инвестиций в последующие годы неоднозначные, так как возникают такие проблемы, как высокая инфляция и процентные ставки, геополитическая напряжённость. Однако все крупные международные организации, такие как Европейская экономическая комиссия ООН, Всемирный экономический форум, Всемирный банк, уделяют значительное внимание вопросу острой потребности в частных инвестициях в инфраструктуру. Ожидается, что к странам, которые будут активно привлекать инвестиции, будут относиться те, которые будут обладать соответствующими природными

ресурсами для финансирования перехода к «зелёной» экономике, а также соответствующими рынками и техническими возможностями.

Список литературы

1. Private Investment in Infrastructure: Where are we now? [Электронный ресурс] / The World Bank. – Режим доступа: URL: <https://blogs.worldbank.org/voices/private-investment-infrastructure-where-are-we-now>. – Дата доступа: 21.11.2023.

2. PPI 2022 Annual Report [Электронный ресурс] / The World Bank. – Режим доступа: URL: <https://ppi.worldbank.org/content/dam/PPI/documents/PPI-2022-Annual-Report.pdf>. – Дата доступа: 08.11.2023.

3. PPI Visualization Dashboard [Электронный ресурс] / The World Bank. – Режим доступа: URL: <https://ppi.worldbank.org/en/visualization#sector=Roads&status=&ppi=&investment=®ion=&ida=&income=&ppp=&mdb=&year=&excel=false&map=&header=true>. – Дата доступа: 21.11.2023.

4. Шкваря, Л.В. Инициатива «Один пояс, один путь»: обзор концептуальных подходов и задачи для России [Текст] / Л.В. Шкваря // Геополитика и экогеодинамика регионов. – 2021. – Том 7 (17). – Вып. 2. – С. 355–364.

5. China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2022 [Электронный ресурс] / Green Finance & Development Center. – Режим доступа: URL: <https://greenfdc.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2022/#:~:text=According%20to%20these%20data%2C%20Chinese,19%20billion.> – Дата доступа: 08.11.2023.