

Шарипов Ф. Ф.

*кандидат экономических наук, доцент,
Государственный университет управления
e-mail: fanissh@rambler.ru*

Максимов Д. К.

*аспирант,
Государственный университет управления
e-mail: makd90@gmail.com*

Источники финансирования инфраструктурных проектов

В статье рассмотрены понятие инфраструктуры и ее разделение, так же представлена классификация источников финансирования и крупнейшие мировые инфраструктурные инвесторы.

Ключевые слова: *инфраструктура, финансирование инфраструктурных проектов, источники инвестиций в инфраструктуру.*

Sharipov F. F.

*PhD (Economics), associate professor,
the State University of Management*

Maximov D. K.

*postgraduate student,
the State University of Management*

Financing sources of infrastructure projects

Definition of infrastructure, its classification, classification of financing sources and the biggest world infrastructure investors are considered in the article.

Key words: *infrastructure, financing of infrastructure projects, sources of financing of investments in infrastructure.*

Лопающиеся «финансовые пузыри» и поднятые ими волны финансового кризиса обрушивают показатели экономического роста и вынуждают искать новые пути развития, или точнее вспомнить старые. Взоры экспертов вновь обращаются к инфраструктуре как наиболее эффективному фактору обеспечения долгосрочного устойчивого экономического роста.

Что такое инфраструктура?

В науке инфраструктуру определяют, как «совокупность сооружений, зданий, систем и служб, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества» [1].

В общем смысле различают социальную и промышленную инфраструктуру, при этом некоторые объекты инфраструктуры могут подпадать под обе категории.

Социальная инфраструктура – это, например, медицина и образование, так сюда могут входить и объекты культуры и рекреации [2]. Под «промышленной (так же известной как производственной или экономической) инфраструктурой» в общем смысле можно назвать систему, обеспечивающую процесс производства. При этом сама инфраструктура может представлять собой как отдельное производство, так и быть с ним тесно переплетена. Так, например, нефтегазовая отрасль – часть инфраструктуры нефтеперерабатывающей отрасли, входящей в инфраструктуру энергетики, которая в свою очередь является частью инфраструктуры нефтедобывающей отрасли.

Инфраструктура подразделяется на следующие группы:

1. Транспорт.
2. Энергетика.
3. Жилищно-коммунальные услуги.
4. Телекоммуникация.

Инфраструктура с давних времен служила важным фактором экономического и исторического развития: появление и развитие ирригационных каналов в дельте Нила тысячелетия назад стало причиной становления Древнеегипетской цивилизации; создание разветвленной сети дорог способствовало расширению Древнеримской империи и наметило пути прокладки современных высокоскоростных автомобильных дорог; развитие мореходства позволило совершать географические открытия, изменившие мир; строительство железных дорог и пароходов, прокладка телеграфных линий и развитие авиации положили начало объединению разделенного огромными расстояниями мира в единое мировое хозяйство. И сегодня развитие инфраструктуры имеет огромное влияние на современный мир: благодаря формированию единого интернет-пространства расстояние перестало быть столько важной помехой как прежде. Инфраструктура лежит в основе современной экономики и мира в целом.

Расчеты показывают, что каждый доллар, вложенный в инфраструктуру государством, вызывает мультипликационный эффект в

размере 1,59 долларам посредством привлечения средств частных инвесторов [2]. В итоге благодаря развитой инфраструктуре снижаются издержки производства.

Несмотря на всю значимость инфраструктуры в современном мире, существует огромная непокрытая потребность в инфраструктурных инвестициях. Согласно оценкам McKinsey Global Institute минимальная потребность в инфраструктурных инвестициях во всем мире в период с 2013 по 2030 гг. составит \$57–67 трлн. (в среднем \$3,4–3,9 трлн. в год). При этом не учитывается опережающий спрос роста на инвестиции, при учете которого спрос на инвестиции в инфраструктуру может достичь \$80 трлн. за тот же период [3].

Объем недофинансирования варьируется от страны к стране и составляет от пятой части до половины от потребностей в инфраструктурных инвестициях. Как результат в 2014 году из \$2,6 трлн. необходимых инвестиций было удовлетворено не более \$2,1 трлн. [3].

Исторически сложилось, что основным источником финансирования инфраструктуры было государство. В первую очередь это объясняется высокой капиталоемкостью инфраструктурных проектов. Но к сегодняшнему дню развитие финансовых инструментов, увеличение размеров частных компаний и изменения в государственной политике, в частности развитие института государственно-частного партнерства, изменили ситуацию: благодаря механизмам государственно-частного партнерства (ГЧП) было реализовано множество инфраструктурных проектов с привлечением частных инвестиций. Ярким примером тесного сотрудничества государства и частного сектора является строительство скоростной железной дороги между Москвой и Казанью и строительства космодрома «Восточный». Во вторую очередь низкая доля частных инвестиций объясняется высокой социальной ролью инфраструктуры и некоммерческим характером некоторых инфраструктурных объектов. В-третьих, низкий уровень доходности в сравнении с высокими рисками и продолжительный период окупаемости инвестиций в инфраструктуру по сравнению с альтернативными возможностями инвестирования.

Источники финансирования делятся на следующие виды:

1. Государственные бюджеты.
2. Государственные фонды.
3. Банковские кредиты.
4. Кредиты международных финансовых организаций.
5. Акционерный капитал инфраструктурных компаний.
6. Собственные средства инфраструктурных компаний.

7. Корпоративные облигации.
8. Средства институциональных инвесторов.

Все источники можно разделить на три категории:

1. Государственное финансирование.
2. Частное финансирование.
3. Смешанное финансирование.

При этом следует отметить, что деление на категории условно, т.к. государственные средства посредством институциональных инвесторов (государственные пенсионные фонды) или государственных компаний (Банк Китая), выкупающие акции или долговые бумаги инфраструктурных компаний, могут выступать в качестве частного капитала.

Рассмотрим основных государственных инфраструктурных инвесторов на примере нескольких государств [3].

Китай.

1. China Development Bank (\$1220 млрд.).
2. Industrial and Commercial Bank of China (\$2837 млрд.).
3. China Construction Bank (\$2490 млрд.).
4. Bank of China (\$2276 млрд.).

Индия.

1. India Infrastructure Finance Company Ltd. (\$12 млрд.).
2. National Highways Authority of India (\$2,5 млрд.).
3. Power Finance Corporation (\$24 млрд.).
4. Rural Electrification Corporation Ltd. (\$18,7 млрд.).
5. Indian Railway Finance Corporation (\$12 млрд.).
6. Infrastructure Development Finance Company (\$12 млрд.).
7. Indian Leasing and Financial Services (\$25 млрд.).

Германия.

1. KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau, Reconstruction Credit Institute) (\$389 млрд.).

Бразилия.

1. The Brazilian Development Bank (\$349 млрд.).

Япония.

1. Development Bank of Japan (\$173 млрд.).

Фонды [4]:

1. Глобальный пенсионный фонд Норвегии (Government Pension Fund Global) – \$882 млрд.
2. Суверенный фонд Абу-Даби (Abu-Dhabi Investment Authority, ADIA) – \$773 млрд.
3. Суверенный фонд Саудовской Аравии (SAMA Foreign Holdings) – \$757,2 млрд.

4. Китайская инвестиционная корпорация (China Investment Corporation) – \$746,7 млрд.

5. Суверенный фонд Кувейта (Kuwait Investment Authority) – \$548 млрд.

6. Фонд управления по валютным рынкам Китая (SAFE Investment Company) – \$547 млрд.

7. Суверенный фонд Гонконга (Hong Kong Monetary Authority Exchange Fund) – \$400,2 млрд.

8. Суверенный фонд Королевства Саудовская Аравия Public Investment Fund – \$380 млрд.

9. Инвесткорпорация правительства Сингапура (Government of Singapore Investment Corporation, GIC) – \$344 млрд.

10. Суверенный фонд Катара (Qatar Investment Authority) – \$256 млрд.

11. Национальный фонд соцстрахования Китая (National Social Security Fund, NSSF) – \$236 млрд.

На фоне крупнейших инвестиционных фондов и банков выделяется ряд финансовых институтов, целью учреждения которых является развитие экономик, как отдельных стран, так и целых регионов мира. Подобные институты объединяются под общим названием «банки развития». В мире существует множество банков развития, при этом крупнейшие из них образовались в последнее десятилетие.

1. МВФ.

2. Всемирный банк.

3. Азиатский банк инфраструктурных инвестиций.

4. Азиатский банк развития.

5. Банк развития ШОС.

6. Новый банк развития БРИКС.

7. Европейский банк реконструкции и развития.

8. Евразийский банк развития.

Международные банки развития выступают не только как источники финансирования инфраструктурных проектов, но и как политический инструмент. В МВФ, Всемирном банке и Азиатском банке развития явно прослеживается влияние США на решения, в частности право «вето» в Международном банке реконструкции и развития, входящего в МВФ. В противовес этой ситуации были созданы региональные банки развития, и сфера интересов отдельных вышла за пределы их изначальных регионов.

Инфраструктура – широкое и всеобъемлющее понятие. Инфраструктура лежит в основе современной экономики и является основ-

ным надежным фактором долгосрочного и устойчивого экономического роста и развития.

Несмотря на историческую важность, до недавних пор инфраструктура оставалась не самым привлекательным объектом для частного инвестора. Это объяснялось тремя причинами: колоссальной капиталоемкостью инфраструктурных проектов, их социальной значимостью, неразвитостью финансовых инструментов и государственной политики.

Но даже привлечение частного капитала и развитие ГЧП инструментов не смогло полностью покрыть потребность инфраструктурных инвестиций: в 2014 году не была покрыта 1/5 часть от общей потребности. Финансовые кризисы последних лет открыли глаза инвесторам на потенциал инфраструктурных проектов. В результате появились Международные и национальные банки развития, а структура портфеля инвестиционных фондов начала меняться в сторону увеличения доли инфраструктурных проектов.

Классификация источников финансирования в мировой экономике нас интересует с точки зрения возможностей привлечения международного капитала к развитию инфраструктуры РФ. За последние полтора десятилетия происходит переосмысление роли развития территорий России. Например, подписание меморандума о создании межрегиональной «Ассоциации инновационных регионов России» - состоялось 21 мая 2010 года в Томске в ходе XIII Инновационного форума «Innovus». Целью данной организации является «содействие эффективному инновационному развитию регионов-участников, построенное на признании сложившихся различных моделей научно-технического роста регионов». Этот ресурс используется для отработки государственных механизмов региональной поддержки. Для осуществления своей деятельности в Ассоциации созданы комитеты, одним из которых является комитет по кластерной политике и кластерным инициативам. В ряде стран кластеры и инфраструктура считаются тождественными понятиями. Основой кластерных проектов является ориентация на сильные стороны региона. При наличии определенной региональной специализации кластерная политика укрепляет конкуренцию, основанную на дифференциации, а не на копировании и снижении себестоимости. Основы этой политики были закреплены в Методических рекомендациях по реализации кластерной политики в субъектах Российской Федерации от 26.12.2008 за номером 20615-ак/д19.

Используемые источники

1. Шарипов Ф.Ф. ВОТ-проектирование как инструмент реализации инфраструктурных проектов на основе государственно-частного партнерства в мире / Ф.Ф. Шарипов, А.Н. Родионов // Ученые записи Российской Академии предпринимательства. — 2013. — № 36. — С. 104—113.
2. Инфраструктура как фактор экономического роста. Сетевое издание Центра исследований и аналитики Фонда исторической перспективы «Перспективы» [Электронный ресурс] // [офиц. сайт] /. — М., 2010. URL: http://www.perspektivy.info/book/infrastruktura_kak_faktor_ekonomicheskogo_rosta_2010-11-10.htm (дата обращения 29.09.2015 г.).
3. Аналитический обзор «Инфраструктура России». Газпром//[Электронный ресурс]: офиц. сайт/М., 2014. URL: http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/209/gpb_infrastructure_09072014.pdf (дата обращения 05.10.2015 г.).
4. Топ-10 крупнейших суверенных фондов мира. Вести. Экономика / [Электронный ресурс]: офиц. сайт./ М., 2015. URL: <http://www.vestifinance.ru/articles/59721> (дата обращения: 28.09.2015 г.).