

Мохамад Ариф Салим

соискатель кафедры мировой экономики
и международного бизнеса
Финансового университета
при Правительстве РФ

ИНФРАСТРУКТУРА: ПОИСК НОВЫХ ИСТОЧНИКОВ РАЗВИТИЯ

Аннотация:

В условиях мирового кризиса проблемы развития инфраструктуры приобретают особую значимость. Ведущие страны мира, остро ощущая дефицит инвестиционных средств, активизируют деятельность по выработке альтернативных подходов в области финансирования и долгосрочного развития инфраструктуры. В статье рассмотрен опыт Великобритании в данном направлении. Особое внимание уделено описанию концепции Китая о возрождении Великого шелкового пути, при успешной реализации которой будет создана разветвленная инфраструктурная сеть, соединяющая два континента – Азию и Европу.

Ключевые слова:

мировая экономика, инфраструктурный проект, глобализация, финансирование, инвестиции, институциональные инвесторы, глобальная инфраструктура.

Mokhammad Arif Salim

PhD applicant, Global Economy and International
Business Department,
Financial University under the Government of
the Russian Federation

INFRASTRUCTURE: SEARCH FOR NEW SOURCES OF DEVELOPMENT

Summary:

Against the background of the global financial crisis the problems of infrastructure development are especially relevant. The leading countries are looking for new approaches and alternative sources of finance to bridge the investment gap. The article describes the experience of UK in this area. Particular attention is paid to the description of China's concept of revival of the Silk Road, after the successful implementation of which there will be an extensive infrastructure network, connecting two continents – Asia and Europe.

Keywords:

world economy, infrastructure project, globalization, finance, investments, institutional investors, global infrastructure.

По данным Boston Consulting Group, среднегодовой объем инвестиций, направляемый в инфраструктурные отрасли, в разрезе всех источников составляет 2,7 трлн долл. США [1, p. 6]. При этом на развитых рынках осваиваются не более 40 % этих средств, остальные 60 % – совокупные инвестиции в развивающиеся страны в целях ликвидации значительных инфраструктурных ограничений и формирования инфраструктурного капитала.

Однако рост населения и урбанизации в развивающихся странах, с одной стороны, и необходимость модернизации инфраструктуры в контексте инновационного развития в развитых странах – с другой, обусловили дефицит инвестиционных средств, необходимых для соответствующего развития инфраструктуры. Исследования указывают на то, что в настоящее время среднегодовая нехватка инфраструктурных инвестиций оценивается в 1,5 трлн долл. США [2, p. 7].

Во многих странах, особенно в государствах Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), бюджетные ограничения и проблемы государственной задолженности (долг семи крупнейших экономик мира составляет более 120 % ВВП [3, p. 6]), а также последствия финансового кризиса не позволяют ликвидировать нехватку средств. Осознание выявленного дефицита стало верным сигналом к поиску новых источников инвестиций и реформированию сложившейся системы управления развитием инфраструктуры. Эти процессы особенно ярко проявляются на рынках инфраструктуры развитых стран.

Страны G-20 в 2014 г. учредили «Глобальный инфраструктурный хаб» (Global Infrastructure Hub), который помимо выполнения функции информационного центра будет тиражировать передовой опыт реализации инфраструктурных проектов, в том числе с целью стимулирования инвестиций со стороны государства, частных и институциональных инвесторов.

Институциональные инвесторы располагают значительными финансовыми ресурсами, которые зачастую рассматриваются как альтернативный источник инвестиционных средств. Например, активы институциональных инвесторов развитых стран оцениваются в 70 трлн долл. США [4, p. 15]. А в некоторых странах – в Канаде, США, Нидерландах и Великобритании – активы только пенсионных фондов и страховых компаний составляют по меньшей мере 60 % ВВП.

Инфраструктурные проекты способны обеспечить институциональным инвесторам долгосрочный умеренный доход. Инвестиции в инфраструктуру, по сути, являются обособленным методом сбалансирования портфеля инвестора, чьи обязательства носят долгосрочный характер, как и вложения в инфраструктуру.

Несмотря на положительные аспекты, лишь пенсионные фонды Канады и Австралии по состоянию на текущий момент инвестировали в инфраструктуру около 10 % [5] своих активов. Более масштабному освоению инфраструктуры как нового объекта приложения капитала мешают препятствия организационного толка: 1) отсутствие стандартизированных механизмов финансирования, 2) незначительные объемы финансирования объектов инфраструктуры посредством эмиссии облигаций, 3) отсутствие необходимых компетенций и профессиональных навыков у менеджмента, 4) недостаточный объем информации по отраслевым сделкам, недостаточный уровень управления рисками.

В целях разрешения выявленных проблем и планомерной интеграции институциональных инвесторов в область финансирования инфраструктуры в развитых странах иницируются инвестиционные площадки и / или платформы.

Например, в Великобритании по инициативе Национальной ассоциации пенсионных фондов (National Association of Pension Funds) и Фонда пенсионного обеспечения (Pension Protection Fund) создана пенсионная инфраструктурная платформа (Pension Infrastructure Platform) [6, p. 35] с целью расширения спектра возможностей инвестиций в инфраструктуру со стороны пенсионных фондов Великобритании. Членами данной платформы стали различные пенсионные фонды страны с определенной отраслевой особенностью, например Железнодорожный пенсионный фонд (The Railways Pension Scheme) и др.

Платформа Pension Infrastructure Platform учреждена в виде инвестиционного фонда со сроком деятельности 25 лет и с целевым уровнем отдачи на вложенные инвестиции на уровне «инфляция + 2 – 5 %». С учетом того, что в Великобритании на уровне Правительства, в рамках Национального плана развития инфраструктуры (будет рассматриваться далее), уже утвержден поток инфраструктурных проектов страны, можно предположить, что созданный фонд за счет пулов резервов пенсионных фондов успешно решит вопрос размещения средств.

Еще одним примером создания инвестиционных площадок для инфраструктурных инвестиций является «Глобальный стратегический инвестиционный альянс» (Global Strategic Investment Alliance – GSIA), созданный в 2012 г. Пенсионным фондом города Онтарио (OMERS – Ontario Municipal Employees Retirement System). Площадка, по сути, является местом консолидации институциональных инвесторов, преимущественно пенсионных фондов, готовых напрямую финансировать крупные проекты ключевой инфраструктуры стоимостью не менее 2 млрд долл. В созданный пул на базе альянса планируется привлечь до 20 млрд долл. с учетом вноса OMERS в размере 5 млрд. Отличительной особенностью данной инициативы является тот факт, что к ней присоединились ведущие пенсионные фонды Японии. Зона направления инфраструктурных инвестиций – Северная Америка и Западная Европа [7, p. 38].

С точки зрения системы планирования и управления следует отметить, что инвестиции в такой долгосрочный актив, как инфраструктура, нуждаются в политической стабильности, особенно с позиций частного капитала. Формирование долгосрочного курса развития инфраструктуры, вне зависимости от текущей конфигурации политической конъюнктуры, является важнейшей задачей на пути стимулирования инвестиционной активности в отраслях инфраструктуры, а соответственно, и ликвидации прогнозируемого дефицита инвестиционных средств.

В свете сказанного конструктивным для мирового сообщества является опыт Великобритании, где основы реформирования системы управления и финансирования инфраструктуры утверждены в «Национальном плане развития инфраструктуры 2014». Планом предусмотрена реализация 500 инфраструктурных проектов с общим объемом требуемых инвестиций в 250 млрд фунтов стерлингов.

Реализация плана основывается на следующих принципах [8]:

- планирование развития инфраструктуры на среднесрочную перспективу и балансирование показателей плана за счет межотраслевой увязки требуемых ресурсов;
- мобилизация инвестиций посредством развития института государственно-частного партнерства с применением новых финансовых инструментов;
- преобразование системы управления и планирования, для чего создаются новые государственные органы с целью повышения эффективности инвестиционного процесса за счет концентрации ресурсов на наиболее важных направлениях.

Список планируемых проектов отобран в соответствии с тремя критериями: обеспечение потенциального вклада в экономический рост, внедрение инноваций и объем частных инвестиций. Такая система отбора актуальна и в отношении проектов, претендующих на включение в национальную программу развития инфраструктуры.

План развития инфраструктуры Великобритании сформирован на основе межотраслевой увязки и координации более 500 проектов, каждый из которых в отдельности связан или будет

интегрирован в единую национальную систему инфраструктуры, что, естественно, позволит получить огромный синергетический эффект для экономики и послужит прочной основой конкурентоспособности.

Ключевая роль в обеспечении отраслевой координации отводится департаменту крупных инфраструктурных проектов в структуре Правительства страны. В настоящий момент сформирована долгосрочная межотраслевая программа финансирования и управления инфраструктурой на период до 2042 г.

Для обеспечения финансирования программы Правительство намерено расширить круг инструментов за счет следующих аспектов: 1) привлечение капитала институциональных инвесторов; 2) увеличение объема прав частных консорциумов в части взимания платы за пользование инфраструктурой; 3) предоставление государственных гарантий частному партнеру с целью покрытия рисков, которые не поддаются хеджированию рыночными инструментами; 4) разрешение местным властям более гибко распоряжаться своими доходами на цели финансирования инфраструктуры.

Таким образом, Правительство Великобритании решает вопросы стратегического характера: это достижение устойчивого развития на основе идентификации и реализации проектов инфраструктуры с наибольшим мультипликативным эффектом, стимулирование частной инвестиционной активности и рост инновационной составляющей в экономике.

Следует отметить, что развитие отраслей инфраструктуры на основе принципов межотраслевой увязки и скоординированности не только преследует цели стимулирования внутренней экономической активности, но также предполагает, что инфраструктура, построенная на основе этих принципов, будет способствовать интеграции страновой инфраструктуры с региональной инфраструктурой и далее с международной. То есть это также является определенным инструментом усиления внешнеэкономического потенциала.

В масштабах национальной экономики опыт Великобритании в вопросах реформирования системы управления и планирования развития отраслей инфраструктуры в свете продолжающегося кризиса является, по сути, инновационным. В качестве антикризисного инструмента и в целях достижения устойчивого развития аналогичные по природе меры должны применяться в масштабах глобальной экономики. Такие меры, естественно, требуют мировой скоординированности действий на основе единой политической солидарности. Однако, по объективным причинам, текущее политико-экономическое мироустройство пока не созрело к таким инициативам. Тем не менее в региональном масштабе совершаются попытки создания институциональной основы для дальнейшего развития надгосударственной инфраструктуры. Преимущественно такие задачи инициируются властями Китая.

В 2014 г. китайские власти одобрили стратегию «Один пояс – один путь» – концепцию возрождения Великого шелкового пути [9]. В современной интерпретации указанная концепция предполагает создание новейшей международной инфраструктуры с целью установления прочных торгово-экономических связей Китая с внешним миром.

В частности, новый Шелковый путь будет объединять страны Центральной Азии и Южной Азии, а также Австралию, а морской путь будет соединять китайские порты с бельгийским портом в Антверпене. Наземная часть Шелкового пути начинается в китайском городе Сиань, потом идет на восток к городам Ланчжоу и Урумчи, затем поворачивает на юго-восток и через Центральную Азию следует на Ближний Восток и в Европу. Морская часть Шелкового пути идет через Гуандун и самую южную провинцию, остров Хайнань, затем через Индийский океан. Дальше путь пересекает Африканский Рог и направляется в Красное и Средиземное моря.

Принятие идеи Шелкового пути означает, что Китай в ближайшее десятилетие будет самым активным образом наращивать инвестиции в создание внешней инфраструктуры. Для этой цели был учрежден Азиатский Банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) и Фонд финансирования Шелкового пути объемом 40 млрд долл. США [10].

При реализации проекта Шелкового пути наиболее остро встает вопрос относительно единой координации и общеполитической солидарности на межгосударственном уровне. При прочих равных условиях можно утверждать, что концепция возрождения Шелкового пути является попыткой создания единой инфраструктуры в межконтинентальном масштабе.

В рамках национальной экономики практика развитых стран, в частности Великобритании, свидетельствует о наличии опыта в планировании и создании инфраструктуры как единого комплекса взаимосвязанных объектов. Возможно, созданная в результате успешной реализации концепции Шелкового пути инфраструктура станет важнейшим структурным элементом в последующем построении глобальной инфраструктуры.

По результатам проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

1. Выявлены начавшиеся процессы формирования альтернативных источников развития инфраструктуры. В развитых странах в настоящее время создается институциональный фундамент для привлечения инвестиций со стороны пенсионных фондов и страховых компаний. Подобные инициативы приобретают формы инвестиционных платформ, в рамках которых инвесторы создают пул резервов для последующих совместных инвестиций в проекты обновления ключевой инфраструктуры.

2. В условиях мирового финансового кризиса развитие инфраструктуры должно основываться на принципах синхронного функционирования всех отраслей посредством межотраслевой увязки запланированных к реализации проектов. Такой подход способствует формированию прозрачного рынка инфраструктурных проектов, наличие которого имеет стратегическое значение для частных инвесторов. В сущности, такой рынок представляет собой гарантию того, что построенный объект будет являться структурным элементом в цепочке создания экономических благ. Однако эффективность реализации данного подхода гарантирована лишь при интеграции его в структуру долгосрочной экономической политики.

3. Ввиду объективных причин пока отсутствуют условия для планирования и создания единой глобальной инфраструктурной сети. Есть шансы, что при реализации китайской концепции Великого шелкового пути будет создана разветвленная инфраструктурная сеть, соединяющая два континента – Азию и Европу. Иными словами, претворение в жизнь идеи Шелкового пути в определенной степени приблизит мир к реализации идеи глобальной инфраструктуры.

Ссылки и примечания:

1. The Boston Consulting Group. Bridging the Gap. Meeting the Infrastructure Challenge with PPPs. February 2013. P. 6–7.
2. Ibid. P. 7.
3. International Monetary Fund. World Economic Outlook. October 2014. P. 6.
4. OECD. The Role of Banks, Equity Markets and Institutional Investors in Long-Term Financing for Growth and Development. February 2013. P. 15.
5. OECD. Annual Survey of Large Pension Funds. 2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/LargestPensionFunds2011Survey.pdf> (дата обращения: 12.10.2015).
6. OECD. Polling of Institutional Investors Capital – Selected Case Studies in Unlisted Equity Infrastructure. April 2014. P. 35–38.
7. Ibid. P. 38.
8. HM Treasury: National Infrastructure Plan 2014 [Электронный ресурс]. URL: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/381884/2902895_NationalInfrastructurePlan2014_acc.pdf (дата обращения: 03.04.2015).
9. Великий шелковый путь – это система дорог из Китая в Европу. Караванные пути возникли около II в. н. э. Они пролегли через территорию современного Китая, Киргизии, Казахстана, Монголии, Индии, Турции, Ирана, Греции и стран Закавказья. Путь пришел в упадок в XV в. из-за развития морской торговли и военных конфликтов в Центральной Азии.
10. Business Standard: China pledges \$ 40 bn for Silk Road plan [Электронный ресурс]. URL: http://www.business-standard.com/article/pti-stories/china-pledges-usd-40-bn-for-silk-road-plan-114110800962_1.html (дата обращения: 08.04.2015).

References and notes:

1. *The Boston Consulting Group. Bridging the Gap. Meeting the Infrastructure Challenge with PPPs* 2013, February, pp. 6–7.
2. *The Boston Consulting Group. Bridging the Gap. Meeting the Infrastructure Challenge with PPPs* 2013, February, p. 7.
3. *International Monetary Fund. World Economic Outlook* 2014, October, p. 6.
4. *OECD. The Role of Banks, Equity Markets and Institutional Investors in Long-Term Financing for Growth and Development* 2013, February, p. 15.
5. *OECD. Annual Survey of Large Pension Funds* 2011, retrieved 12 October 2015, <<http://www.oecd.org/daf/fin/private-pensions/LargestPensionFunds2011Survey.pdf>>.
6. *OECD. Polling of Institutional Investors Capital – Selected Case Studies in Unlisted Equity Infrastructure* 2014, April, pp. 35–38.
7. *OECD. Polling of Institutional Investors Capital – Selected Case Studies in Unlisted Equity Infrastructure* 2014, April, p. 38.
8. *HM Treasury: National Infrastructure Plan 2014* 2014, retrieved 03 April 2015, <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/381884/2902895_NationalInfrastructurePlan2014_acc.pdf>.
9. The Great Silk Road - a road system from China to Europe. The caravan routes have arisen about the II. n. e. They ran through the territory of modern China, Kyrgyzstan, Kazakhstan, Mongolia, India, Turkey, Iran, Greece and the countries of the Caucasus. The road fell into disrepair in the XV century. due to the development of maritime trade and military conflicts in Central Asia.
10. *Business Standard: China pledges \$ 40 bn for Silk Road plan* 2014, retrieved 08 April 2015, <http://www.business-standard.com/article/pti-stories/china-pledges-usd-40-bn-for-silk-road-plan-114110800962_1.html>.