

Мировая экономика
и бизнес

д-р экон. наук, профессор
А.С. Трошин,
магистрант
Маконгжи Сантос Камбембо,
магистрант
Чжан Хан
Белгородский государственный
технологический университет
им. В.Г. Шухова

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ:
СОСТОЯНИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

*Статья подготовлена в рамках программы развития
опорного университета на базе БГТУ им. В.Г. Шухова*

Финансирование инфраструктурных проектов, особенно имеющих инновационную составляющую, требует значительных финансовых ресурсов, однако экономические выгоды могут вполне компенсировать капиталовложения на начальных этапах [1,2]. Особую роль в подобных процессах играют специализированные структурные единицы, среди которых, в первую очередь, следует выделить инфраструктурные фонды.

Среди тенденций последних лет следует отметить всевозрастающую роль азиатских банковских структур в области реализации инфраструктурных проектов в развитых странах мира.

Так, к примеру, такие финансовые институты, как Mitsubishi UFJ Financial Group, Sumitomo Mitsui Financial Group, Mizuho Financial Group, Commonwealth Bank of Australia, Citi group, HSBC, National Australia Bank, ING Group, Credit Agricole Group, BNP Paribas – в своей совокупности занимают долю рынка более 30%.

Имеются существенные различия и в источниках финансирования инфраструктурных проектов [4,5]. Так в развивающихся странах около 80% инвестиций в инфраструктуру обеспечивается государственным бюджетом, специализированными фондами и соответствующими банками развития.

Ежегодный же объем частных инфраструктурных инвестиций в мире составляет около 700 млрд. долл., причем около 80% этих средств осваивается на рынках развитых стран.

Немаловажным является вопрос, связанный с наличием международного опыта реализации инфраструктурных проектов и долгосрочным характером инвестиций в подобные проекты [3]. Другими словами, создается ситуация, когда долгосрочные инвестиции нуждаются в политической стабильности, что вполне закономерно.

Как показывает практика, международные инфраструктурные проекты во многих случаях являются частью сторонних «мегапроектов» (Экономический пояс Шелкового пути, Трансевразийский пояс и др.), практическая реализация которых требует интеграции и консолидации финансовых и иных ресурсов на международном уровне.

Сотрудничество с Китаем в заявленном направлении позволит создать транспортные коридоры через территорию России в Европу, что несомненно благоприятно скажется на уровне экономического развития страны.

В числе самых известных проектов Циндаоский мост – самый длинный в мире мост через водные пространства, длина которого около 42,5 км. Пролегающий над заливом Цзяочжоувань, он значительно сокращает путь между восточным Китаем (город Циндао) и островом Хуандао.

Не стоит оставлять без внимания и такой известный проект, как Сонгдо – футуристический проект «Умного города» в Южной Корее, расположенный на 1500 акрах береговой линии и завершённый в 2015 году.

Hinkley Point C – атомная электростанция в Великобритании, первая за 20 лет. Ориентировочная стоимость проекта – 29 млрд. долл. Это проект французской компании Electric Electricde France, которая является генеральным инвестором. АЭС будет состоять из 2 ядерных реакторов. Бетон для первого реактора планируется залить в 2019 году, а начать эксплуатацию Hinkley Point C планируют в 2025 году. По предварительным оценкам строительство потребует в общей сложности около 3 млн. тн бетона и более 230 тыс. тн стали. АЭС обеспечит 7% потребностей Великобритании в электричестве.

Grand Paris Express – самый амбициозный проект по расширению существующей системы метро в Европе стоимостью 39 млрд. долл. Всего будет построено четыре новые линии, 68 станций и более 200 км полностью автоматических линий метро, 90% которых будут находиться под землей. К моменту завершения реализации проекта в 2030 году, пассажиропоток метро должен увеличиться на 40%.

Аэропорт Дубае Al Maktoum International. В перспективе может стать самым большим в мире, принимающим более 220 млн. пассажиров в год. Для сравнения, самый загруженный аэропорт в мире – Атланта – принимает 100 млн. пассажиров в год. Первый этап проекта стоимостью около 42 млрд. долл. должен быть завершён к 2025 году.

Индустриальный коридор Дели-Мумбаи – это сосредоточение многочисленных инфраструктурных решений, направленных на создание высокотехнологичной промышленной зоны.

Одним из самых амбициозных проектов стоимостью 200 млрд. долл. является китайский проект «Зона и дорога» (ранее «Один пояс, одна дорога»), который ставит своей целью укрепление межгосударственного сотрудничества стран участниц наряду с получением значительной экономической выгоды.

Проект Crossrail – крупнейший инвестиционный проект в Западной Европе (Лондон), включающий в себя десять новых линий, соединяющих 30 новых станций через новые туннели. Начальным этапом его реализации можно считать 2017 год, с полноценным завершением в 2020 году.

Среди отечественных инфраструктурных проектов можно выделить – реконструкцию трассы М7 «Волга», предложение Минэкономразвития о строительстве скоростной железной дороги Москва-Казань (первый участок Владимирская) и Екатеринбург-Челябинск (общая стоимость двух проектов составляет 1,5 трлн. руб., при этом планируется привлечь из бюджетных средств не менее 350 млрд. руб.). Среди возможных крупных инвестиционных решений: строительство моста на Сахалине (стоимость оценивается в 637,5 млрд. руб.) и дороги Джугба – Сочи.

В целом, можно отметить, что инфраструктура выступает в качестве одного из факторов включения новых территориальных рынков в глобальные экономические (инвестиционные, торговые и пр.) сети взаимодействия. От степени вовлеченности той или иной страны в мирохозяйственные отношения зависит не столько ее готовность к международной кооперации, сколько ее конкурентоспособность на международном рынке. При этом процесс глобализации инфраструктуры подразумевает под собой не просто тенденцию формирования общемировой инфраструктуры как суммы объектов, но прежде всего выработку унифицированных и стандартизированных подходов к вновь создаваемым объектам и отраслям с точки зрения обеспечения их качества, соответствия требованиям международного бизнеса. Стандартизации подлежат и инструменты финансирования развития инфраструктурных отраслей, что позволит снизить риски финансовых институтов, задействованных в этих проектах. Учитывая остроту инфраструктурных проблем вполне целесообразно продолжать исследования направленные на развитие научно-теоретических положений глобализации инфраструктуры, а также выработку практических рекомендаций в данной области.

Библиографический список

1. Глаголев С.Н., Слабинская И.А., Веретенникова И.И., Ковалева Т.Н., Атабиева Е.Л. Направления совершенствования форм и методов государственного регулирования и экономического стимулирования инвестиционной деятельности: монография. Белгород: Изд-во БГТУ, 2012. 143 с.
2. Санду И.С., Трошин А.С. Классификация источников инвестирования в инновации // АПК: Экономика, управление 2010. № 8. С. 38–41.
3. Трошин А.С., Божков Ю.Н., Неджад Рами Р.А., Растопчина Ю.Л., Сазыкина С.А. Проблемы классификации и распределения рисков в рамках государственно-частного партнерства // Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова. 2016. № 4. С. 199–202.
4. Трошин А.С. Инфраструктурная составляющая инвестиционного потенциала экономических объектов // Инновации и инвестиции. 2011. № 3. С. 158–160.
5. Трошин А.С. Критерии развития и устойчивости инвестиционных процессов // АПК: Экономика, управление. 2011. № 1. С. 60–63.

Рекомендовано кафедрой
менеджмента и внешнеэкономической
деятельности БГТУ