

Мировая экономика
и бизнес

д-р экон. наук, профессор
А.С. Трошин,
магистрант
Гуань Луи,
магистрант
Аль-Хмерави А.А. Салих
Белгородский государственный
технологический университет
им. В. Г. Шухова

**МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ: НАПРАВЛЕНИЯ И ИСТОЧНИКИ
ФИНАНСИРОВАНИЯ**

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

В современных условиях ведения бизнеса на национальном и международном уровнях, с учетом пандемии коронавируса, многие страны оказались в ситуации острой нехватки финансовых ресурсов на реализацию планируемых инвестиционных проектов. В подобных условиях одним из путей выхода стало использование принципов государственно-частного партнерства при реализации предпринимательских инициатив. Использование заявленных принципов уже доказало свою состоятельность во многих странах [2,3]. Рассмотрим более подробно данное обстоятельство, в разрезе стран.

Китайская Народная Республика запустила новую инфраструктурную программу, в сфере занятости и создания новых рабочих мест, с целью подготовки экономики страны к трансформации в соответствии с принципами устойчивого развития и условиями Индустрии 4.0. В рамках данной программы Китай планирует охватить сетями 5G все основные экономически активные географические территории страны, а также перейти к повсеместному использованию технологий искусственного интеллекта и Интернета вещей. Кроме того, существуют планы дальнейшего развития действующих высокоскоростных железнодорожных магистралей. В качестве источников финансирования инвестиций будут выступать проектные облигации и льготное кредитование, средства частных инвесторов планируемых на реализацию проектов государственно-частного партнерства в сфере инфраструктуры. Так, исходя из предварительных данных, сово-

купный объем инвестиций до 2025 года может составить от 1,5 трлн долл. до 2,5 трлн долл. [6].

Федеративная Республика Германия ставит своим приоритетом финансирование разработок в области низкоуглеродной экономики. В рамках последних принятых антикризисных программ 15 млрд евро планируется направить на развитие инфраструктуры электрического транспорта, включая расширение сети зарядных станций и поддержку производителей электромобилей; 7 млрд евро – на создание инфраструктуры водородной энергетики; 2,5 млрд евро будет освоено в рамках проектов цифровизации и цифровых технологий; 2 млрд евро будут вложены в реализацию программы энергоэффективности, включающую, в числе прочих, капитальный ремонт жилой и коммерческой недвижимости [6].

Французская Республика, равно как и ряд других стран объявила о начале реализации программы восстановления экономического потенциала после пандемии. В частности, в рамках двухлетнего плана, предполагается выделить 30 млрд евро на реализацию ряда инфраструктурных проектов: 12 млрд евро – на развитие возобновляемой энергетики, включая водородную; 11 млрд евро – инвестиции в инфраструктуру «зеленого транспорта», включая железные дороги, сеть зарядных станций для электромобилей, велодорожки; 7 млрд евро – на повышение энергоэффективности зданий [6].

Канада планирует выделить из бюджета дополнительно 3,3 млрд канадских долл. на социально-ориентированную инфраструктуру. Так, поддержку получают инвестиционные проекты с общим объемом финансирования не более 10 млн канадских долл., с окончанием жизненного цикла в 2021 году. К ним относят: проекты модернизации и переоборудования школ, больниц, домов престарелых с учетом требований социального дистанцирования: развитие пешеходной и велосипедной инфраструктуры; благоустройство парков и общественного пространства. Австралийский Союз, в рамках реализации программы стимулирования экономического развития страны направит 1,5 млрд австралийских долл. на софинансирование региональных проектов в автодорожной инфраструктуре. Ресурсы будут поступать из бюджета десятилетнего плана развития инфраструктуры государства.

В числе стран потенциально заинтересованных в восстановлении и развитии своей инфраструктуры пострадавшей в результате пандемии можно выделить Итальянскую Республику и Федеративную Республику Бразилия, которые также заявляли о намерениях финансирования антикризисных инфраструктурных программ. В частности, Министерство инфраструктуры Бразилии планировало сформировать перечень из 70 проектов в транспортной сфере, которые получают дополнительную государ-

ственную поддержку с совокупным объемом субсидирования 5 млрд долл. В Италии национальный железнодорожный оператор Ferrovie dello Stato был намерен вложить около 20 млрд евро в развитие железнодорожной и автодорожной инфраструктуры.

Доминирующими источниками финансирования значимых инвестиционных проектов в различных сферах деятельности по праву считаются международные финансовые организации, среди которых выделяются многосторонние и национальные банки развития, о чем более подробно далее [6]. Среди многосторонних банков развития выделим Группу Всемирного банка, Европейский банк реконструкции и развития, Азиатский банк инфраструктурных инвестиций, Азиатский банк развития.

По данным из официальных источников Группа Всемирного банка в ближайшие два года планирует направить около 160 млрд долл. на реализацию национальных антикризисных программ и проектов по восстановлению экономики, в том числе реализуемых на принципах государственно-частного партнерства. Из заявленной суммы около 50 млрд долл. будет выделено на поддержку инициатив в наименее развитых странах мира, что особенно важно.

Европейский банк реконструкции и развития (ЕБРР), за первое полугодие 2020 года выделил более 5 млрд евро на поддержку проектов в сфере устойчивого развития в развивающихся странах. При этом, до конца 2021 года ЕБРР готов проинвестировать проекты на сумму около 21 млрд евро. Отдельно отметим озвученную руководством позицию относительно того, что банк намерен стать главным банком «зеленых инвестиций» к 2025 году.

Азиатский банк инфраструктурных инвестиций (АБИИ) с начала 2020 года предоставил странам – членам оперативную помощь в размере 3,5 млрд долл. на реализацию инфраструктурных проектов, пострадавших от последствий кризиса, вызванного пандемией коронавируса: Индия, получила 1,25 млрд долл.; Индонезия и Филиппины – по 750 млн долл.; Пакистан – 500 млн долл.; Бангладеш – 250 млн долл. Помимо уже выделенных сумм Азиатский банк развития озвучил свое желание удвоить объем финансирования инфраструктурных проектов Индонезии для восстановления экономики. Целевое расходование средств планируется на инвестиционные проекты в сфере возобновляемой и альтернативной энергетики, в первую очередь геотермальной (совокупный объем финансирования предполагается на уровне 4 млрд долл.).

Среди национальных банков развития рассмотрим пример Турецкой Республики, Новой Зеландии, Российской Федерации. Инфраструктурные банки Турции планируют направить около 500 млн долл. совместно с АБИИ на поддержку инфраструктурных компаний, наиболее пострадав-

ших от пандемии. Речь идет о проектах в сфере транспорта, энергетики, здравоохранения, IT- и водной инфраструктуры. В Новой Зеландии, в результате слияния крупных государственных бюджетных фондов инвестиций был создан национальный банк инфраструктурных инвестиций, который выступит оператором бюджетных средств на сумму 35 млрд новозеландских долл., предусмотренных национальным планом развития инфраструктуры. При этом планируется, что 30 млрд новозеландских долл. пойдут на реализацию транспортных проектов, включая платные автомагистрали; 5 млрд новозеландских долл. – на развитие социальной инфраструктуры.

В Российской Федерации национальный институт развития ВЭБ.РФ и Национальный Центр ГЧП на базе Платформы поддержки инфраструктурных проектов «РОСИНФРА» запустили антикризисную программу поддержки регионов, направленную на безвозмездное экспертно – консультационное содействие в реализации проектов государственно-частного партнерства на региональном и муниципальном уровнях. В данной ситуации государственно-частное партнерство рассматривается в качестве способа снижения рисков в рамках реализуемых проектов, в особенности инфраструктурных, со значительным сроком окупаемости [4]. Также отметим, что поиск новых форм и методов государственного регулирования инвестиционной деятельности осуществляется перманентно, как в РФ, так и в зарубежных странах [1].

Среди участников программы уже более 53 регионов, 29 из которых заявили для оказания поддержки свыше 340 проектов с общим объемом финансирования около 900 млрд руб. Среди наиболее востребованных инициатив – инфраструктурные предложения в рамках реализации национальных проектов «Здравоохранение», «Образование», «Экология», «Цифровая экономика», «Жилье и городская среда».

В качестве заключения отметим, что в результате пандемии коронавируса произошло ожидаемое снижение темпов социально-экономического развития стран. Среди основных направлений международных инвестиций, в рамках, принятых и реализуемых антикризисных программ, выступают инфраструктурные проекты на принципах государственно-частного партнерства, которые по праву можно рассматривать катализаторами экономической деятельности региона [5]. Источником финансирования предложенных инициатив являются крупные международные финансовые организации.

Библиографический список

1. Глаголев С.Н., Слабинская И.А., Веретенникова И.И., Ковалева Т.Н., Атабиева Е.Л. Направления совершенствования форм и методов гос-

ударственного регулирования и экономического стимулирования инвестиционной деятельности: монография. Белгород: Изд-во БГТУ, 2012. 143 с.

2. Особенности развития социально-экономических систем в условиях глобализации: монография / под ред. проф. С.В. Куприянова. Белгород: Изд-во БГТУ, 2012. 194 с.

3. Роль инноваций в тренде российской экономики: монография / под ред. проф. С.В. Куприянова. Белгород: Изд-во БГТУ, 2016. 314 с.

4. 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.

5. Трошин А.С. Инфраструктурная составляющая инвестиционного потенциала экономических объектов // Инновации и инвестиции. 2011. № 3. С. 158–160.

6. <https://rosinfra.ru/files/analytic/251/document/>

Рекомендовано кафедрой
менеджмента и внешнеэкономической
деятельности БГТУ

д-р экон. наук, профессор

А.С. Трошин,

магистрант

Чжан Синьяо

магистрант

Аль-Хмерави А.А. Салих

Белгородский государственный

технологический университет

им. В. Г. Шухова

О РАЗВИТИИ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ РЫНКОВ

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

Вопрос рассмотрения базовых направлений развития инфраструктурных рынков целесообразно рассматривать в разрезе существующей социально-экономической ситуации обусловленной действующими ограничениями вследствие пандемии, которая выявила их слабые места.

Среди наиболее подверженных риску инфраструктурных проектов оказались те, в которых вопрос влияния возможных форс-мажорных ситуаций не был проработан на достаточном уровне [2]. Имеются в виду риски