

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

снижения спроса, социальные и экологические риски, риски пандемий и пр. Анализ рисков инвестиционного проекта является одним из первоочередных условий его экономически эффективной реализации на протяжении всего жизненного цикла [1,3].

В качестве мер поддержки устойчивого развития инфраструктурного рынка в долгосрочной перспективе, специалисты отмечают [5]:

- повышение качества инфраструктурных проектов: обеспечение экономической и управленческой эффективности, проработки социальных и экологических рисков;

- развитие цифровых и платформенных решений, позволяющих обеспечить эффективный диалог между участниками инфраструктурного рынка и повысить прозрачность информации об инвестиционных возможностях в инфраструктуре;

- стимулирование внебюджетных инвестиций в развитие инфраструктуры за счет внедрения новых механизмов финансирования;

- эффективное управление условными бюджетными обязательствами в рамках проектов государственно-частного партнерства (ГЧП) для обеспечения их устойчивости и предотвращения дефолтов.

Рассмотрим более подробно первую из озвученных выше мер поддержки. В настоящее время, можно признать тот факт, что лишь незначительная часть финансовых средств, накопленных институциональными инвесторами, банками развития и др., направляется на реализацию инфраструктурных проектов. При этом, как справедливо замечают специалисты, практически все они обладают мандатом на поддержку инфраструктурных проектов, в особенности тех, которые способствуют достижению Целей устойчивого развития ООН и соответствуют общепризнанным принципам ESG (Environmental, Social and Governance).

Нельзя не отметить тенденцию последних лет, направленную на сближение подходов инициаторов инвестиционных проектов в сфере инфраструктуры и структур, обеспечивающих их финансирование, в части того, что инфраструктурные проекты должны быть не только экономически эффективными, но и учитывать социальные, экологические, климатические и другие аспекты. Отдельно следует отметить необходимость прозрачности управленческих процессов.

Работу в этом направлении в течение нескольких лет ведет «Группа двадцати», в рамках инфраструктурной повестки которой в 2019 году были одобрены Принципы качественных инфраструктурных инвестиций (Принципы QII), определяющие то, какими должны быть устойчивые и привлекательные для инвесторов инфраструктурные проекты. Шесть Принципов QII всесторонне охватывают различные аспекты подготовки и

реализации инфраструктурных проектов – экономические, управленческие, социальные и экологические [5].

Нельзя не отметить функционирующие на практике во многих странах мира, включая Великобританию, США и Австралию, системы оценки и сертификации качества инфраструктурных проектов, предоставляющие потенциальным инвесторам всю необходимую информацию для принятия управленческого решения по проекту. Аналогом подобной системы в Российской Федерации является проект ВЭБ. РФ, Национального Центра ГЧП и АЕСОМ – Национальная система оценки и сертификации инфраструктурных проектов.

Далее остановимся на второй из заявленных мер поддержки, отметив, что цифровые и платформенные решения в сфере реализации инфраструктурных проектов продолжают активно развиваться как на международном, так и на национальном уровне. Мексика, Австралия, Канада, Китай и др. уже используют подобные платформы в целях повышения качественной составляющей инвестиционного проекта и выстраивания эффективных коммуникаций участников инфраструктурного рынка.

На международном уровне функционируют несколько ключевых цифровых продуктов, обладающих уникальной специализацией: Global Infrastructure Hub¹⁴, платформа SOURCE¹⁵, платформа IJ Global¹⁶; портал InfraPPPnet¹⁷.

В Российской Федерации с 2019 года функционирует платформа «РОСИНФРА», для запуска которой Национальный Центр ГЧП оцифровал данные по проектам, аналитические материалы, опыт и компетенции, накопленные за 10 лет деятельности.

Ядром заявленной платформы выступает база инфраструктурных проектов и хозяйствующих структур, которая включает информацию о более чем 3 900 реализуемых проектах и 1 400 проектных инициатив. Свыше 5 700 участников рынка уже работают с платформой в качестве зарегистрированных пользователей. Поддержку реализуемым проектам и проектным инициативам оказывают более 70 отраслевых экспертов [5].

Внедрение новых механизмов финансирования (третья из заявленных мер), обусловлено значительным снижением возможности участия государства в реализации новых инфраструктурных проектов на принципах государственно-частного партнерства. Подобные механизмы, как отмечают специалисты, необходимы для решения задач привлечения дополнительных внебюджетных средств в сферу инфраструктуры. Среди подобных механизмов наибольший интерес представляют бессрочные облигации и инфраструктурный краудфандинг. Бессрочная облигация – это по сути ценная бумага, удостоверяющая право ее держателя на получение от эмитента облигации фиксированного дохода в течение неограниченного

периода времени. Краудфандинг представляет собой форму коллективного вложения средств для поддержки проектов, при которой основным донором выступает физическое лицо.

В заключении рассмотрим четвертую меру поддержки устойчивого развития инфраструктурных рынков, связанную с управлением условными бюджетными обязательствами. Актуальность рассмотрения, заявленного обусловлена тем, что в условиях пандемии многие государства столкнулись с необходимостью перераспределения бюджетных средств. Это, в свою очередь, ограничивает возможности бюджетного финансирования проектов развития инфраструктуры на принципах государственно-частного партнерства. Настоящие условия ведения хозяйственной деятельности повышают чувствительность инвестиционных проектов к макроэкономическим, валютным, инфляционным колебаниям, что в итоге приводит к росту нагрузки на государственный бюджет и снижению фискальной устойчивости экономики [4]. В сложившейся ситуации Всемирный банк и Международный валютный фонд рекомендуют национальным фискальным органам инициировать упреждающие действия, в целях сокращения бюджетных рисков.

На основании изложенного отметим, что фактор пандемии оказал значительное влияние на социально-экономическое развитие стран мира, ввиду чего именно своевременные и превентивные действия могут сгладить те негативные последствия, которые имеют место в экономике.

Библиографический список

1. 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.
2. Трошин А.С. Инфраструктурная составляющая инвестиционного потенциала экономических объектов // Инновации и инвестиции. 2011. № 3. С. 158–160.
3. Трошин А. С. Учет и анализ рисков инвестиционных проектов / А. С. Трошин // Инновации и инвестиции. 2011. № 2. С. 55–57.
4. Doroshenko Y.A., Troshin A.S., Chizhova E.N., Somina I.V., Pivko I.S., Infrastructural component of investment-innovative development in small business (by the example of Belgorod region's agricultural complex). Journal of Applied Engineering Science, (2015), V. 13. N 4. pp. 283–292.
5. <https://rosinfra.ru/files/analytic/251/document/>

Рекомендовано кафедрой
менеджмента и внешнеэкономической
деятельности БГТУ