

ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ В КОНТЕКСТЕ НОВЫХ ФИНАНСОВЫХ ИНСТИТУТОВ

Годунова Анастасия Олеговна,

Студентка 4 курса экономического факультета,

E-mail: pochta1.2@mail.ru

*Мордовский государственный университет имени Н.П. Огарёва,
г. Саранск*

Данная работа посвящена исследованию состояния инфраструктурных проектов России. Мною были проанализированы основные показатели, характеризующие активы и инвестиции в инфраструктурные проекты. Также рассмотрены ключевые инфраструктурные проекты и структура их финансирования по состоянию на 2014 год. В итоге был выявлен высокий уровень государственного финансирования, а также выявлена потребность в дополнительных инвестициях. По результатам анализа в качестве источников новых инвестиций рассмотрены новые международные финансовые институты – Банк БРИКС и АБИИ

Ключевые слова: инфраструктурные проекты, Банк БРИКС, АБИИ, инвестиции в инфраструктуру, новые финансовые институты

Устойчивый экономический рост является основным условием повышения благосостояния. Развитие инфраструктуры – один из ключевых факторов поддержания долгосрочного экономического роста любой страны. Одним из ключевых составляющих инфраструктуры является транспортная инфраструктура, на долю которой приходится 80% всех инфраструктурных инвестиций в стране. При этом поиск и диверсификация источников ее финансирования являются сложной и актуальной задачей.

Транспортная инфраструктура – строительство дорог, развитие аэропортов, морских портов, трубопроводов – в основном, общественные или квазиобщественные блага. Инвестиции в эти сферы характеризуются как правило, связаны с большими затратами средств, разработкой особой законодательной поддержки, длительной окупаемостью проектов. Поэтому в инфраструктуру, в основном, осуществляет вложения государство, так как стимулы для привлечения инвестиций частного инвестора незначительны.

Цель данной статьи является выявить влияние международных финансовых институтов на текущее положение в области совместных инфраструктурных проектов на Юго-Восточном направлении.

На протяжении последних десятилетий наблюдается колоссальный рост объектов транспортной инфраструктуры во многих развитых странах, еще больший рост в развивающихся. При среднегодовом темпе роста мировой экономики в 3,3% ее ВВП удвоится к 2035 г. Ключевыми факторами роста

являются прирост населения земли (+20% к 2035 г.) и урбанизация (городское население увеличится на 40%), тогда как опережающий рост доходов населения приведет к ускоренному росту международной торговли и туризма. При таком сценарии объем пассажирских авиаперевозок удвоится уже к 2020 г., грузовых – утроится, а перевозки контейнеров увеличатся в четыре раза. При этом пропускная способность большинства существующих транспортных коридоров между Азией и Европой позволит увеличить грузооборот в среднем еще на 50%, чего будет явно недостаточно в случае стремительного роста грузооборота в ближайшие десятилетия.

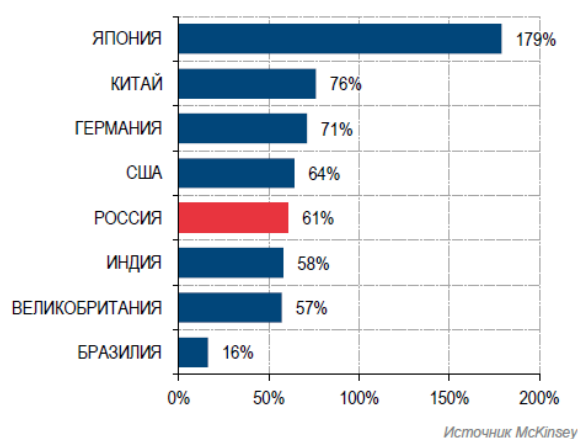
Минимальная потребность в инфраструктурных инвестициях для поддержания экономического роста составляет 3,5% от мирового ВВП или 57 трлн долл. до 2030 г. (3,2 трлн долл. в год). Однако в большинстве стран мира инфраструктура недофинансируется на 20-40%. Государственные инвестиции составляют порядка 65%, но возможности их дальнейшего наращивания ограничены высокой долговой нагрузкой и дефицитом государственных бюджетов. Роль частных инвестиций, на долю которых приходится 35% от инфраструктурных инвестиций, существенно возрастает. Правительства разных стран разрабатывают стимулирующие меры для привлечения инвесторов и нахождения разумного баланса риска и доходности инфраструктурных проектов.

В России инвестиции в инфраструктуру составляют в среднем 3,6-4,2% от ВВП, что близко к среднемировому показателю. К 2020 г. Объем инфраструктурных инвестиций достигнет 650 млрд долл. (в среднем 90 млрд долл. в год). Этих средств достаточно для умеренного расширения инфраструктуры и постепенного улучшения ее качества, но не для опережающего развития. На смену крупным проектам, таким как строительство инфраструктуры для Олимпийских игр в Сочи, приходят не менее масштабные: строительство газопроводов «Сила Сибири» и «Южный поток», расширение БАМа и Транссиба, строительство платных дорог на основе концессии и многие другие.

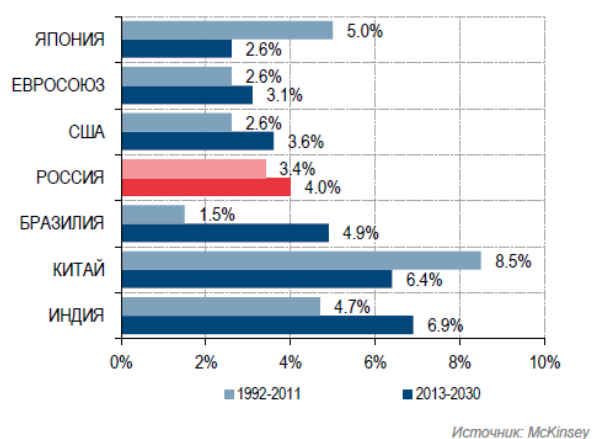
По оценкам экспертов ОЭСР, при удвоении мирового ВВП к 2035 г. объем пассажирских авиаперевозок за аналогичный период увеличится в 2,5 раза, грузовые авиаперевозки утроятся, а перевозки контейнеров возрастут в четыре раза. Между тем пропускная способность существующих транспортных коридоров между Азией и Европой позволит увеличить грузооборот в среднем еще на 50%, которые будут исчерпаны в течение 6-8 лет. Учитывая, что на проектирование, строительство и расширение крупных инфраструктурных объектов потребуются годы, решения касаясь механизмов их финансирования необходимо принимать в ближайшее время.

Увеличение инвестиций в инфраструктуру – проверенный и надежный способ стимулирования экономического роста. В краткосрочной перспективе увеличение объема инвестиций в инфраструктуру создает новые рабочие места, в среднесрочной перспективе — стимулирует экономический рост, а в долгосрочной – снижает транспортные издержки предприятий и улучшает качество жизни населения.

Оценочная стоимость инфраструктурных активов в разных странах в % от ВВП, 2012 г.



Инвестиции в инфраструктуру в разных странах, средневзвешенный % от ВВП в период 1992-2011 гг. и потребности до 2030 г.



Р и с у н о к 1 – Инфраструктурные активы и инвестиции

По оценкам McKinsey, дополнительный 1% от ВВП инвестиций в инфраструктуру создаст 3,4 млн новых рабочих мест в Индии, 1,5 млн мест — в США или 1,3 млн рабочих мест — в Бразилии. Принимая во внимание схожесть экономических показателей Бразилии и России, количество рабочих мест, которое будет создано в России, скорее всего, тоже будет совпадать, а это — 1,7% всего экономически активного населения страны. По оценкам Министерства экономического развития, совокупные инвестиции в транспортную инфраструктуру России дают около 0,3 п.п. прироста к ВВП. При этом снижение совокупных транспортных издержек для всех видов товаров на 10%, по расчетам Центра стратегических разработок, дает дополнительные 0,12% к ВВП. Кроме того, качественная транспортная инфраструктура повышает мобильность населения, которое получает возможность активнее перемещаться между районами городов и регионами, в том числе в поисках работы. Это улучшает структуру рынка труда, приводит к общему росту доходов населения и в конечном итоге стимулирует потребление, которое является одним из главных факторов экономического роста [1].

Т а б л и ц а 1

Источники финансирования и объем инвестиций инфраструктурных проектов России в 2014 г., млрд долл.

Источники финансирования	Объем инвестиций в 2014 г., млрд долл.	Структура инвестиций
Государственные бюджеты и фонды	1 350	65,4%
Банковские кредиты	160	7,7%
Кредиты международных финансовых организаций	25	1,2%
Акционерный капитал инфраструктурных компаний	40	1,9%
Собственные средства инфраструктурных компаний	125	6,0%

Корпоративные облигации	365	17,7%
Всего	2 060	100,0%

На долю государства приходится основной объем инвестиций в инфраструктуру — более 65%.

В 2013 г. Россия заняла 93-е место среди 148 стран по качеству инфраструктуры в рейтинге Global Competitiveness Report 2013-2014 гг., который рассчитывается Всемирным экономическим форумом (поднялась на 8 позиций по сравнению с предыдущим годом). Впрочем, этот рейтинг базируется на мнениях предпринимателей, которые не всегда имеют представление о реальной ситуации с качеством инфраструктуры в стране.

Потребности России в инфраструктурных инвестициях составляют минимум 4% от ВВП. Масштабные инвестиции требуются практически во всех сегментах инфраструктуры, включая автомобильные и железные дороги, электроэнергетику, водоснабжение, телекоммуникации, порты и аэропорты. По оценкам компании McKinsey, в период с 1992-2011 гг. Россия тратила на инфраструктуру в среднем 3,4% от ВВП. Этот показатель в целом соответствует нашим собственным оценкам. Для сравнения, объем инвестиций в инфраструктуру в мире за этот период составил в среднем 3,8% от мирового ВВП (3,1% в развитых странах и 5,5% – в развивающихся). Однако для дальнейшего поддержания отечественной инфраструктуры в нормативном состоянии и обеспечения ее гармоничного расширения с ростом ВВП, объем инвестиций необходимо увеличить минимум до 4% от ВВП. Таким образом, при прогнозируемом среднегодовом темпе роста реального ВВП в 2,5% до 2030 г. совокупная потребность в инфраструктурных инвестициях в России за этот период составит 60 трлн руб. (1,7 трлн долл.) или около 100 млрд долл. в год [8].

Уровень инвестиций в развитие транспортной инфраструктуры в России уже близок к развитым странам — около 3% от ВВП. Этих средств достаточно для умеренного развития, но не для качественного улучшения.

Таким образом, в результате нашего исследования было установлено, что сегодня, международные финансовые институты оказываются незначительное влияние на развитие инфраструктурных проектов. Сложившаяся ситуация в значительной мере объясняется сложность социально-политических отношений, не позволяющих получить поддержку международных фондов на большинство перспективных проектов. Создание банка БРИКС является первым серьезным сдвигом в сегодняшней ситуации, вызовом сложившимся институтам международного финансирования. Данный институт способен оказать заметное влияние на развитие инфраструктуру, в большей степени в Российско-Китайских обоюдных выгодных проектов на территории России, а именно разработка проекта Евразийского высокоскоростного транспортного коридора Москва — Пекин, включающего приоритетный проект ВСМ Москва — Казань [5, 7].

«Создание объектов инфраструктуры позволяет заложить основу для дальнейшего социально-экономического развития, использовать преимущества

географического расположения России и Китая», – слова Г.Н. Тимченко, российский предприниматель, владелец частной инвестиционной группы Volga Group, специализирующейся на инвестициях в энергетические, транспортные и инфраструктурные активы [3].

Еще одним глобальным международным финансовым институтом стал Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). В Пекине 16.01.2016 дан официальный старт его работе, в которой участвуют представители 57 стран-учредителей [6]. Россия стала в нем третьим крупнейшим участником. Привлечение средств АБИИ также является приоритетной задачей для реализации инфраструктурных проектов на территории России. Однако уставный капитал обоих банков в настоящий момент не способен полностью удовлетворить запросы в инвестициях как всех стран участниц, так и отдельной России.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. ИНФРАСТРУКТУРА РОССИИ. БОЛЬШОМУ КОРАБЛЮ — БОЛЬШОЕ ПЛАВАНИЕ // АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР ГАЗПРОМБАНКА – РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://WWW.GAZPROMBANK.RU/UPLOAD/IBLOCK/209/GPV_INFRASTRUCTURE_09072014.PDF](http://www.gazprombank.ru/upload/iblock/209/gpv_infrastructure_09072014.pdf)

2. ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ ИНФОРМАЦИОННОГО АГЕНТСТВА «ИЗВЕСТИЯ»– РЕЖИМ ДОСТУПА: [IZVESTIA.RU/NEWS/584690](http://izvestia.ru/news/584690)

3. БЕССТРЕМЯННАЯ И.Е. МЕЖДУНАРОДНЫЕ ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ КИТАЯ // КИТАЙ В МИРОВОЙ И РЕГИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ. ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ. 2011. №16. РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://CYBERLENINKA.RU/ARTICLE/N/MEZHDUNARODNYE-INFRASTRUKTURNYE-PROEKTY-KITAYA](http://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyie-infrastrukturnyye-proekty-kitaya)

4. ГОДУНОВА А.О. ПРИБЫЛЬ КАК ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КАТЕГОРИЯ, ЕЕ ВИДЫ И ХАРАКТЕРИСТИКА // ЭКОНОМИКА И СОЦИУМ. 2014. № 4-2 (13). С. 530-537.

5. ОЗАРНОВ Р. БАНК БРИКС КАК ИНСТРУМЕНТ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ // МИРОВОЕ И НАЦИОНАЛЬНОЕ ХОЗЯЙСТВ. 2015. №4(35) – РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://WWW.MIREC.RU/UPLOAD/CKEDITOR/FILES/THE%20BRICS%20BANK%20AS%20A%20WAY%20TO%20SUSTAINABLE%20DEVELOPMENT-35-15.PDF](http://www.mirec.ru/upload/ckeditor/files/the%20BRICS%20BANK%20AS%20A%20WAY%20TO%20SUSTAINABLE%20DEVELOPMENT-35-15.pdf)

6. ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ ИНФОРМАЦИОННОГО АГЕНТСТВА «РИА НОВОСТИ»– РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://RIA.RU/ECONOMY/20160117/1361071297.HTML](http://ria.ru/economy/20160117/1361071297.html)

7. ЗЮБРОВСКАЯ К. В., ВАСИЛЬЧЕНКО А. С. МЕЖДУНАРОДНЫЕ СВЯЗИ РОССИИ И КИТАЯ // УСПЕХИ СОВРЕМЕННОГО ЕСТЕСТВОЗНАНИЯ. 2012. №5. РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://CYBERLENINKA.RU/ARTICLE/N/MEZHDUNARODNYE-SVYAZI-ROSSII-I-KITAYA](http://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnyie-svyazi-rossii-i-kitaya)

8. ОФИЦИАЛЬНЫЙ САЙТ КОНСАЛТИНГОВОГО АГЕНТСТВА EY [ЭЛЕКТРОННЫЙ РЕСУРС]: КУРС 2030: ИССЛЕДОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ. РЕЖИМ ДОСТУПА: [HTTP://WWW.EY.COM/RU/RU/ISSUES/BUSINESS-ENVIRONMENT/EY-ROAD-TO-2030-INFRASTRUCTURE-DEVELOPMENT-IN-RUSSIA](http://www.ey.com/ru/ru/issues/business-environment/ey-road-to-2030-infrastructure-development-in-russia)

INFRASTRUCTURE OF RUSSIA IN THE CONTEXT OF THE NEW FINANCIAL INSTITUTIONS

Godunova A.O.,

*4d year bachelor, faculty of Economics,
Mordovia State University,
Saransk*

This paper investigates the status of infrastructure projects in Russia. I analyzed the main indicators characterizing the assets and investments in infrastructure projects. key major infrastructure projects and their funding structure is also considered as of 2014. The high level of public funding, and identified the need for additional investment. As a result of the analysis as a source of new investments focus on new international financial institutions - Bank of the BRICS and AIIB

Keywords: infrastructure projects, The BRICS bank, AIIB, investments in infrastructure, new financial institutions