

**Кравченко О.А.**

*д.э.н., профессор кафедры «Финансы и кредит»,  
Государственный университет инфраструктуры и технологий*

## **ФИНАНСИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УСЛОВИЯХ БЮДЖЕТНОГО ДЕФИЦИТА**

Результатом глобализации стало увеличение взаимосвязей и взаимозависимостей между национальными экономиками, политическими и социальными системами отдельных государств. В таких условиях одним из важнейших условий развития мировой экономики становится состояние и разветвлённость инфраструктуры, функционирование которой влияет на скорость движения ресурсов, товаров, капитала и информации. Эксперты Всемирного экономического форума отмечают, что следствием отказа или нехватки инфраструктурных возможностей будет невозможность адекватного инвестирования, обновления инфраструктурных сетей (транспорт, связь и др.). Это приведёт к разрушению уже существующей сети с негативными общесистемными последствиями [1].

В современном мире стирается грань между социальной и производственной, национальной или межгосударственной инфраструктурой, что приводит к формированию единой сети. Это предопределяет рассмотрение вопросов развития инфраструктурных отраслей как единого объекта, в развитие которых, по прогнозам международных финансовых организаций, до 2030 г. необходимо инвестировать до 57,2 трлн. дол. в год при условии ежегодного прироста ВВП на 3-5% [2]. В тоже время короткие политические циклы, краткосрочные инвестиционные горизонты, отсутствие «жизнеспособных структур финансирования», невозможность корректного оценивания рисков, а также отсутствие долгосрочного видения приводят к тому, что необходимые инвестиции не «перетекают» в развитие инфраструктуры. Так, недофинансирование инфраструктурных проектов оценивается в 1 трлн. долларов США ежегодно [3].

Украина по уровню развития инфраструктуры значительно отстаёт от передовых стран и это отставание только увеличивается. В 2017 г. в рейтинге конкурентоспособности по параметру «инфраструктура» Украина находилась на 78 позиции из 137 (в 2016 г. – на 75): автомобильная инфраструктура – 130 позиция, портовая – 93, авиационная – 92, железнодорожная – 37. Это стало результатом не только политических и социально-экономических потрясений в государстве в течение последних лет, но и систематического недофинансирования инфраструктуры (в 1991 г. специалистами «Deutsche Bank» при оценке

экономического потенциала Украины инфраструктуре было присвоено 8 баллов из 10 возможных), что закономерно и привело к ухудшению её качества и, как следствие, создаёт угрозы для национальной безопасности. Кроме этого, Украина последовательно утрачивает свой транзитный потенциал. Это обуславливает необходимость увеличения объёмов финансирования в развитие инфраструктуры путём внедрения современных подходов к рациональному управлению активами с учётом существующих потребностей в инфраструктуре. В тоже время, государство самостоятельно эту проблему решить не может, так как (1) экономический кризис привёл к снижению уровня ВВП и, как следствие, возможности финансирования строительства, содержания и эксплуатации новой инфраструктуры; (2) большая кредитная нагрузка на государственный бюджет ограничивает возможности привлечения кредитных ресурсов под реализацию инфраструктурных проектов.

В таких условиях для Украины, владеющей достаточно разветвлённой инфраструктурой, одним из наиболее реальных механизмов её финансирования может стать реализация программы, предложенной экспертами Всемирного экономического форума (Р. Саманс, М. Дрекслер), «Утилизация нашей инфраструктуры для будущих поколений» («Recycling our Infrastructure for Future Generations»). Эта программа предлагает «утилизацию» неиспользуемых или неэффективных активов, не имеющих стратегического значения, для перенаправления капитала на ликвидацию критических инфраструктурных потребностей.

Данная программ предполагает реализацию нескольких последовательных этапов.

Этап 1. Отчуждение существующих активов, которое может осуществляться в следующих формах: (1) временное владение на основе договора аренды или концессии с чётко указанным периодом действия договора (30, 50 или 100 лет); (2) частичное участие в государственном активе на постоянной основе; (3) временное частичное владение; (4) полное владение. Мировая практика показывает, что для инфраструктурных объектов наиболее целесообразной формой являются концессионные соглашения, позволяющие государству участвовать в проектах как крупному акционеру, контролировать их реализацию, а также владеть инфраструктурным объектом в будущем. В тоже время институциональные инвесторы принимают на себя все или большинство коммерческих рисков, а также гарантируют высокий уровень обслуживания для обеспечения права на сбор платы за использование.

Этап 2. Реинвестирование в новую инфраструктуру. На этом этапе возникает проблема выбора приоритетных направлений инвестирования. Так, первая стратегия – поддержка стоимости капитала инфраструктуры – предполагает инвестирование в так называемую экономическую инфраструктуру, развитие которой будет способствовать росту

национальной экономики, повышению её производительности и связности на общегосударственном и региональном уровнях. В этом случае основными объектами инвестирования являются автомобильные дороги, железнодорожная сеть, аэропорты, морские порты, телекоммуникация и др. Экономическая инфраструктура прямо генерирует денежные потоки посредством взимания платы за использование её объектов, поэтому вновь созданные объекты могут достигнуть той же или более высокой стоимости по сравнению с «утилизированными» активами, что позволит увеличить поступления в бюджет и, тем самым, возможности государства финансировать социально-экономическое развитие в стране.

Вторая стратегия предполагает преимущественную ориентацию на капитальные вложения в объекты, имеющие большую социальную ценность, без учёта их возможностей генерировать денежные потоки. Такими объектами являются школы, больницы, дома престарелых, спортивные сооружения и др. Такие вложения могут обеспечить высокий уровень поддержки населением программы «утилизации» активов. При всей привлекательности данной стратегии, позволяющей государству перекладывать часть расходов на содержание и развитие социальной инфраструктуры на частных инвесторов, она не представляет значительного интереса для институциональных инвесторов. Поэтому государству при выборе стратегии реинвестирования необходимо основываться не на популистских решениях, а на учёте состояния национальной экономики и необходимости её развития.

Этап 3. «Переработка» активов в будущем. Это может произойти, если часть поступлений государством будет реинвестирована в объекты экономической инфраструктуры, которые будут привлекательными для рынка после их создания и эксплуатации. Эта стратегия может быть выгодной только в том случае, если у правительства есть лучшие возможности для управления проектом на ранних стадиях его жизненного цикла по сравнению с институциональными инвесторами.

При всех позитивных ожиданиях реализация данной программы даст положительный эффект только при условии минимизации коррупционной составляющей в процессе «утилизации» инфраструктурных объектов.

#### Список использованных источников

1. The Global Risks Report 2018. 13<sup>th</sup> Edition. – Geneva: World Economic Forum, 2018. – 80 p.

2. Кизим А.А. Особенности и тенденции организации инвестиционных процессов в сфере развития транспортно-логистической инфраструктуры промышленности /А.А. Кизим, Л.Я. Мищенко, И.В. Шевченко // Национальные интересы: приоритеты и безопасность. – 2014. – Вып. 31. – С. 2–16.

3. Recycling our Infrastructure for Future Generations. – Geneva: World Economic Forum, 2017. – 48 p.