

## ПРОБЛЕМИ І ПЕРСПЕКТИВИ ІНВЕСТУВАННЯ ГЛОБАЛЬНИХ ІНФРАСТРУКТУРНИХ ПРОЕКТІВ У ПОСТКРИЗОВИЙ ПЕРІОД

*У статті досліджується посткризовий стан функціонування та оздоровлення об'єктів виробничої інфраструктури різних суб'єктів світової економіки. Аналізуються проблеми і перспективи використання мобілізованих інвестиційних ресурсів фінансування глобальних інфраструктурних проектів.*

*Ключові слова: світова фінансова криза, інвестиційні ресурси, фінансовий потенціал міжнародних організацій, об'єкти виробничої інфраструктури, глобальні інфраструктурні проекти.*

*В статье исследуется посткризовое состояние функционирования и оздоровления объектов производственной инфраструктуры различных субъектов мировой экономики. Анализируются проблемы и перспективы использования мобилизованных инвестиционных ресурсов финансирования глобальных инфраструктурных проектов.*

*Ключевые слова: мировой финансовый кризис, инвестиционные ресурсы, финансовый потенциал международных организаций, объекты производственной инфраструктуры, глобальные инфраструктурные проекты.*

*The postcrisis position of functioning and renovating of the objects of production infrastructure of various subjects of the world economy are researched in the article. Problems and prospects of the mobilized investment resources using of global infrastructural projects financing are analyzed.*

*Keywords: world financial crisis, investment resources, financial potential of international organizations, production infrastructure objects, global infrastructural projects.*

Остання фінансова криза суттєво вплинула на функціонування усіх суб'єктів світового господарства. Її негативний прояв відобразився і на об'єктах виробничої інфраструктури, зокрема глобальних інфраструктурних проектах, що реалізуються окремими державами, або спільними зусиллями зацікавлених партнерів. У зв'язку з цим виникає потреба дослідити перспективні оздоровлення галузей інфраструктурного комплексу та проаналізувати можливі напрями мобілізації реальних інвестиційних джерел для модернізації та розширення необхідних об'єктів виробничої інфраструктури.

Питання, пов'язані з формуванням інвестиційних ресурсів для фінансування національних, міжнародних та глобальних інфраструктурних проектів досліджуються багатьма відомими зарубіжними та вітчизняними вченими. Причому особлива увага приділяється можливим шляхам посткризового оздоровлення інфраструктурних галузей національних економік. Так, В. Варнавський аналізуючи стан галузей виробничої інфраструктури в кризовий період зазначає: "З початком кризи попит на послуги інфраструктурних галузей значно скоротився, особливо в тих її сегментах, які пов'язані з обслуговуванням зовнішньої торгівлі" [1, с. 38].

Досліджуючи сучасні інноваційні антикризові програми Н. Іванова та І. Данилін підкреслюють, що "В процесі технологічних революцій фінансовий капітал виконує складну та хворобливу роботу щодо залучення необхідного обсягу інвестицій в створення та запуск принципово нової відтворювальної інфраструктури" [4, с. 26].

К. Гаджиев, характеризуючи останню світову фінансово-економічну кризу відмічає: "в економіці і на глобальному, і на регіональному, і на національному рівнях, з одного боку, зберігаються традиційні підсистеми, з іншого – постійно формуються і трансформуються нові. Тому для прогнозування характеру і напрямків її трансформації не завжди продуктивним може бути використання досвіду подолання криз попереднього, оскільки радикально змінюються самі інфраструктури ..." [3, с. 24].

К. Павлюк та І. Іголкін, розглядаючи світовий досвід використання концесійної форми господарювання у транспортному комплексі звертають увагу на те, що "... існують декілька чинників, які гальмують інвестування в об'єкти інфраструктури: по-перше, спорудження чи реконструкція об'єктів інфраструктури потребує значних капітальних витрат, по-друге, норма окупності таких інвестицій є традиційно низькою. Унаслідок впливу значених чинників на сьогодні навіть розвинені країни мають застарілу інфраструктуру, що вкрай потребує реновації" [6, с. 24].

І. Крючкова, Р. Попельнюхов оцінюючи вплив фінансово-економічної кризи на інвестиційну діяльність підкреслюють, що "інвестиційна діяльність є довгостроковим вкладенням та характеризується високим рівнем невизначеності і ризиків. Для мінімізації останніх необхідно систематично відстежувати інвестиційні процеси у країні, особливо за умов нестабільної економічної та політичної ситуації" [5, с. 15].

Рациональне функціонування як національних економік, так і світового господарства потребує використання наявних передумов процесу виробництва (транспорту, зв'язку, енергопостачання, шляхів сполучення тощо), тобто елементів виробничої інфраструктури. Зростаюча інтенсифікація світогосподарських відносин передбачає формування та функціонування нової економічної категорії глобальної виробничої інфраструктури, яка виступає передумовою і фактором розвитку світового відтворювального процесу, що на початку третього тисячоліття все більше глобалізується.

Домінуючим індикатором глобалізаційних процесів є рух інвестиційних ресурсів, які забезпечують розширене відтворення об'єктів інфраструктурного комплексу як на національному, так і міжнародному рівнях. При цьому важливу роль у формуванні фінансових ресурсів об'єк-

тів національної, регіональної та міжнародної виробничої інфраструктури відіграють інвестиційні ресурси у відповідні галузі. У таблиці 1 представлено валові інвестиції окремих країн світу в галузі транспортної інфраструктури у докризовий період, коли використовувалися різні джерела їх формування. Так, по-перше, у розвиток інфраструктурної мережі залізниць найбільше інвестувала Великобританія. Її валові інвестиції зросли з 2114 млн євро у 1995 до 7376 млн євро у 2007 році, а саме в 3,5 раза. На другому місці – Японія, де інвестиції за аналогічний період у залізницю склали у 1995 – 7694 млн євро, у 2000 році – 9341, а у 2007 – знизилися до 6665 млн євро. Третю позицію займає Росія, де капіталовкладення у розвиток залізничного транспорту зросли з 1161 млн євро у 1995 до 5436 млн євро у 2007 році, тобто у 4,7 раза.

Таблиця 1. Валові інвестиції у галузі транспортної інфраструктури окремих країн світу за 1995-2007 рр., млн євро\*\*

	1995					2000					2007				
	Залізничний	Автомобільний	Річкова інфраструктура	Морські порти	Аеропорти	Залізничний	Автомобільний	Річкова інфраструктура	Морські порти	Аеропорти	Залізничний	Автомобільний	Річкова інфраструктура	Морські порти	Аеропорти
Австрія	521	457	3	-	92	1199	477	-	-	82	1505	870	6*	-	217*
Великобританія	2414	5224	-	199	703	4578	5564	-	336	1196	7376*	6973*	-	-	-
Іспанія	648	4167	-	383	458	920	4738	-	498	460	2368	7780	-	1188	2013
Італія	2117	4771	10	207	269	4549	6930	30	231	355	-	-	-	-	-
Мексика	168	579	-	133	21	430	1283	-	315	185	445	2168	-	438	185
Німеччина	5747	10216	711	506	1156	5305	11967	828	562	1411	4716	10160	809	640	1620
Росія	1161	1883	73	146	263	2612	2573	48	243	240	5436	7299	58	197	436
США	3301	30351	1176	-	4761	7021	61282	4427	-	13212	-	-	-	-	-
Туреччина	38	8952	-	-	415	61	1852	-	-	199	459	2437	-	51	128
Швеція	1141	1010	-	-	76	592	912	-	-	315	1122	1406*	-	-	118
Японія	7694	-	-	-	-	9341	-	-	-	26	6665	-	-	2430	22

\*\*Джерело: складено автором за [10, с. 50-53] \* дані за 2006 рік

По-друге, наступна галузь інвестування – автомобільне господарство світу. Лідером за капіталовкладеннями у зазначену сферу в попереднє десятиріччя виступали США, обсяги яких у 1995 році склали 30351 млн євро, а в 2000 році – 61282 млрд євро. Станом на 2007 рік у розвиток дорожньої інфраструктури найбільший розмір капіталовкладень здійснили Іспанія – 7780 млн євро, за нею Росія – 7299 і Великобританія – 6973 млн євро.

По-третє, на відміну від попередніх двох інфраструктурних галузей у внутрішній водний транспорт, не усі держави світу інвестують свої ресурси. Серед названих країн, тільки США активно фінансують розвиток річкової інфраструктури. Так, у 1995 році вони інвестували 1176 млн євро, а в 2000 – майже у три рази більше – 4427 млн євро. Німеччина у Західній Європі займає домінуючі позиції по освоєнню та використанню внутрішніх водних шляхів.

По-четверте, ефективність функціонування морського транспорту залежить від належної організації діяльності інфраструктури морських портів. Згідно з показниками таблиці 1 найбільші інвестиції у цю сферу вкладає Японія як морська держава. У 2007 році їх валовий обсяг склав 2430 млн євро. Іспанія інвестувала 1188 млн євро, і Мексика – 438 млн євро.

По-п'яте, повітряний флот також потребує відповідної інфраструктури. Не всі названі держави активно інвестують у розвиток інфраструктури аеропортів, хоча це один з найважливіших об'єктів комунікації суб'єктів світового господарства. Лідером у цьому процесі виступають Сполучені штати Америки, які у 1995 році інвестували у зазначену сферу 4761 млн євро, але у 2000 році цей показник уже склав 13212 млн євро, що майже у 3 рази більше за попередній період.

Про стан інвестування об'єктів транспортної інфраструктури окремими країнами світу у докризовий період свідчать показники рисунку 1.

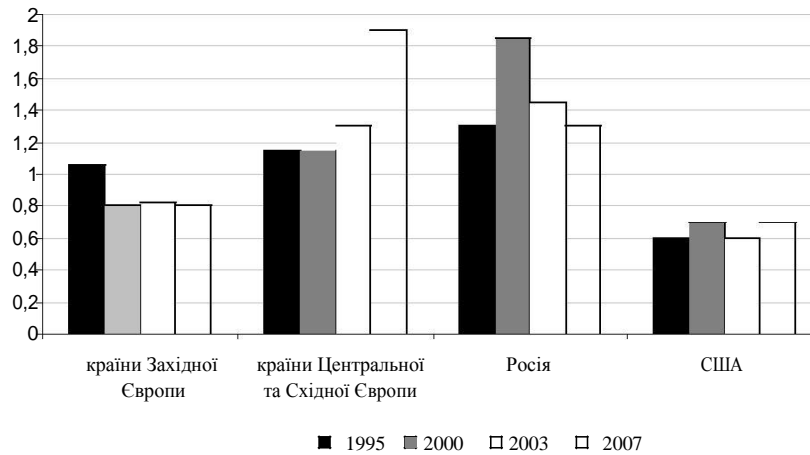


Рис. 1. Інвестиції у національну транспортну інфраструктуру окремих країн та регіонів, у % до ВВП

Джерело: [10, с. 40]

Фінансування інвестиційних проектів за рахунок державного бюджету є одним із напрямів реалізації довгострокових інвестиційних програм, зокрема, у сфері інфраструктури. В залежності від рівня економічного розвитку, завдань щодо розширення та оновлення об'єктів виробничої інфраструктури кожна країна розробляє адекватну економічну політику по формуванню необхідних інвестиційних ресурсів. Так, на рисунку 1 представлено затрати окремих груп держав щодо фінансування об'єктів транспортної інфраструктури у період 1995-2007 рр. Як видно у другій половині 90-х років США та країни Західної Європи маючи належний інфраструктурний потенціал транспортних систем обмежували інвестування коштів у відповідні галузі в межах 0,6 – 0,8% ВВП. І як наслідок – розпочався період старіння об'єктів транспортної інфраструктури. Так, в США тільки в автодорожньому господарстві недофінансування складає 40 млрд дол. в рік, а загальний обсяг інвестицій потрібних на реновацію та розвиток виробничої інфраструктури держави на 2008-2013 рр. оцінюється в 1,6 трлн дол. [8, р. 1].

Розширення Європейського Союзу за рахунок країн Центральної та Східної Європи принесло ряд проблем, пов'язаних з необхідністю розвитку та модернізації інфраструктурних галузей нових держав учасниць. Якщо в 1995–2003 рр. інвестиції в зазначені галузі складали в межах 1,1–1,3% їхнього ВВП, то в 2007 р. вони зросли до 1,9%. Водночас навіть такі інвестиційні вливання швидко не оздоровлять інфраструктурний комплекс оновленого ЄС. За оцінками Єврокомісії потреба Європейського Союзу в інвестиціях тільки в галузі енергетичної інфраструктури складає 800 млрд євро [7, р. 16].

Значний поступ в оновленні, будівництві та розширенні національного інфраструктурного комплексу здійснює Росія. Упродовж останніх 15 років вона витратила на дані потреби від 1,3 до 1,8 % ВВП. Разом з тим на реалізацію транспортної стратегії Росії потрібно буде близько 200 млрд дол. в рік [1, с. 39].

Кардинальні кроки у розвитку об'єктів та розширенні мережі виробничої інфраструктури здійснюють Індія та Китай. Останній формує до 80% інвестиційного попиту на нову інфраструктуру серед країн Східної Азії, що швидко розвивається. На перспективу передбачено асигнування в модернізацію та розширення об'єктів інфраструктури обсягом 165 млрд дол., що складає 6,2% його ВВП [9, р. 3].

Найбільше інвестиційних проектів розвитку виробничої інфраструктури розробляють країни, що розвива-

ються. Витрати на утримання та розширення національних інфраструктурних комплексів оцінюються в 600 млрд дол., що складе у майбутньому близько 7% їхнього ВВП. Хоча в сучасних умовах на адекватні цілі вони витрачають тільки 3% ВВП [9, р. 3]. Якщо оцінити місткість ринку інфраструктурних проектів, то за розрахунками Міжнародної фінансової корпорації по зазначеній групі держав він складе більше 21 трлн дол. на період 2008-2017 рр. [11, р. 1].

Світогосподарський відтворювальний процес в середині 2008 р. почав поступово входити у кризовий стан, який розповсюдився і на інфраструктурні галузі та об'єкти, що забезпечували належне функціонування національних господарств. Відповідно галузі виробничої інфраструктури (автомобільне господарство, залізниця, аеропорти, морські порти, електро-, газо-, водопостачання) зазнали значного впливу кризи, оскільки вони не були адаптовані в повній мірі до ринкових відносин і не змогли вижити у глобальному конкурентному середовищі.

Кризові явища останніх років негативно вплинули на розвиток та функціонування об'єктів глобальної виробничої інфраструктури, зокрема транспортного господарства світу. Найбільші проблеми виникли в галузях автомобілебудування, які були провідними приватними інвесторами інноваційних розробок. Так, зокрема General Motors (США) та Volkswagen (Німеччина) зазнали значних втрат при виробництві та реалізації своєї продукції, що призвело до скорочення персоналу та обсягів виробництва. Перспективні програми оздоровлення галузі передбачають формування відповідних інвестиційних проектів, пов'язаних з технологічною трансформацією виробничих процесів. Передбачається оновлення модельних рядів, впровадження прогресивних технологій при створенні нових поколінь автомобілів, що базуватиметься на гібридних або електричних двигунах. У зв'язку з цим виникає потреба в інвестиційних ресурсах для їх проектування та виробництва. Існує точка зору, що основною проблемою світового автомобілебудування є надлишок виробничих потужностей, що викликає необхідність їх реструктуризації. В результаті на світовому ринку залишиться 5 – 6 автомобільних ТНК з обсягом продаж 5,5 млн автомобілів у рік [4, с. 29].

Відчувши значний негативний вплив останньої кризи на економіку США адміністрація Барака Обами розробила комплекс заходів, скерованих на стимулювання інноваційних енергетичних технологій, зокрема в автомобілебудуванні. Так, для створення нових потужностей щодо виробництва прогресивних автомобільних

систем планується витратити 25 млрд дол. і до 2015 р. планується випустити перший мільйон автомобілів з гібридною силовою установкою [4, с. 33].

Одним із елементів виробничої інфраструктури є електроенергетика. В багатьох країнах світу передавальні електромережі достатньо застаріли, оскільки відсутні належні бюджетні інвестиції в їх модернізацію. Так, в США розробляється проект "розумних мереж" пов'язаних з підвищення ефективності передавання електроенергії в реальному часі. Йдеться про гнучку систему генерування енергії, яка передбачає використання відновлюваних джерел. З цією метою передбачається інвестувати 4,5 млрд дол. Водночас, сама електроенергетична інфраструктура відстає за своїми функціями від потреб економічного розвитку США. Тому на модернізацію і розвиток нових високовольтних мереж

передбачаються інвестиції обсягом близько 6,5 млрд дол. Аналогічна ситуація склалася у всесвітній мережі Інтернет, яка є домінуючим інфраструктурним елементом за рівнем глобалізації. З метою широкого охоплення усіх віддалених регіонів США упродовж діяльності останніх дванадцяти років реалізується відповідна програма інтернетизації, яка передбачає освоєння 7,2 млрд дол. [12]

Реалізація довгострокових інфраструктурних проєктів завжди зумовлена наявністю відповідних інвестиційних ресурсів, сформованих за рахунок різних джерел: національних, засобів та інструментів світового фінансового ринку, кредитів та допомоги МВФ тощо. У різні періоди економічного розвитку країн світу по-різному мобілізувалися фінансові ресурси на будівництво та модернізацію тих чи інших об'єктів інфраструктури (рис. 2).

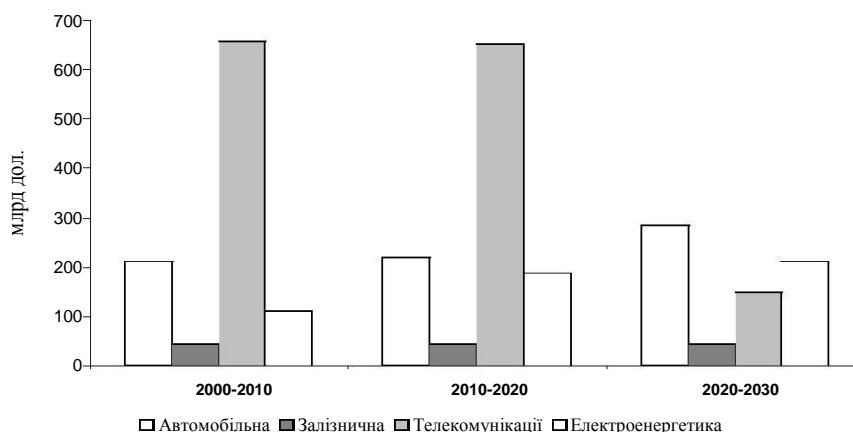


Рис. 2. Динаміка та прогноз середніх щорічних витрат на розвиток окремих елементів світової виробничої інфраструктури (2000 – 2030 рр.)

Джерело: складено автором за [10, р. 29]

На рисунку 1 представлено стан та перспективи середніх щорічних витрат на розвиток основних елементів глобальної виробничої інфраструктури на період 2000-2030 рр. Так, найменше фінансових ресурсів використовувалося і планується залучати у розвиток залізниць. Хоча, як уже зазначалося, у даній сфері є багато проблем (Німеччина, США), які необхідно розв'язати у найближчий час. Прогресуюча стабільність спостерігається в інвестуванні електроенергетики, яка є одним з домінуючих інфраструктурних об'єктів. До 2030 року інвестиції в дану галузь зростуть до 300 млрд дол. США. Майже аналогічна ситуація прослідковується у транспортному господарстві світу. Досить неординарно планується фінансування розширення телекомунікаційної мережі. Якщо у 2000-2020 рр. інвестиції у її розвиток є на рівні 660 млрд дол. США, то на період 2020-2030 рр. вони знизяться до 300 млрд дол. США. Ймовірно, дана тенденція буде зумовлена насиченістю та перенавантаженістю телекомунікаційними засобами суб'єктів сучасної цивілізації.

Зарубіжний досвід формування інвестиційного потенціалу свідчить про використання перспективних форм співпраці держави та приватного сектора. Так

звані типи партнерства, що мають місце у розвинених країнах, допомагають своєчасно залучити можливі інвестиції для розвитку та модернізації об'єктів виробничої інфраструктури. До основних типів партнерства відносять державні контракти, лізинг, створення спільних підприємств та концесії. При цьому держава делегує свої права приватному сектору. В останні десятиріччя найбільшого розповсюдження набули концесії. Дана форма партнерства створює умови адекватної співпраці держави та приватного капіталу. Останній має можливість свободи у прийнятті різних типів рішень щодо реалізації інфраструктурних проєктів, а отже, створюється реальна можливість розподілу ризиків між учасниками при інвестуванні об'єктів виробничої інфраструктури [2, с. 78].

Так, у період з 1990-2008 рр. приватний капітал приймав активну участь у реалізації об'єктів транспортної інфраструктури в країнах, що розвиваються та в державах Латинської Америки. Загалом було реалізовано 1149 проєктів в галузі транспорту на загальну суму 232 млрд дол. США. У таблиці 2 представлено основні проєкти, що здійснювалися з використанням потенціалу приватних інвесторів [6, с. 27].

Таблиця 2. Транспортні проєкти із залученням приватного капіталу у країнах, що розвиваються, та країнах із перехідною економікою у 1990-2008 рр.\*

Сектор	Кількість проєктів	Обсяг інвестицій, млн дол. США
Аеропорти	132	30045
Залізниці	106	41977
Автомобільні дороги	567	114531
Морські порти	344	46162
Разом	1149	232065

\*Джерело: складено автором за [10]

Отже, в умовах глобалізаційних тенденцій розвитку світового господарства взаємодія та взаємозумовленість між функціонуванням об'єктів міжнародної виробничої інфраструктури та використанням фінансових ресурсів для їх створення, розширення й модернізації передбачає мобільність та адекватну структурованість національних та міжнародних джерел оздоровлення наднаціонального відтворювального процесу. По-друге, з метою активізації розробки перспективних та ефективних інфраструктурних проектів державна інвестиційна політика має бути спрямована на фінансування конкурентоспроможних та інноваційних об'єктів виробничої інфраструктури. По-третє, важливу роль у реновації інфраструктурних галузей у посткризовий період виконують інвестиції приватного сектора. Водночас провідну функцію у підтримці оздоровчих процесів у сфері інфраструктури реалізують відповідні державні структури. Як показує досвід Великої депресії 1929 – 1933 рр., саме регулююча роль держави оздоровила, розширила та побудувала нові об'єкти виробничої інфраструктури.

1. Варнавский В.Г. Мировой кризис и рынок инфраструктурных проектов [ текст] / В.Г. Варнавский // МЭ и МО. – 2010. – №1. – С. 38 – 48.

2. Варнавский В.Г. Риски частных инвестиций в производственную инфраструктуру России [текст] / В.Г. Варнавский // МЭ и МО. – 2004. – №5. – С. 74 – 82. 3. Гаджиев К.С. Мировой экономический кризис в зеркале социокультурных и политико-культурных трансформаций [текст] / К.С. Гаджиев // МЭ и МО. – 2010. – №8. – С. 19 – 31. 4. Иванова Н.И.

Антикризисные программы в инновационной сфере [текст] / Н.И. Иванова, И.В. Данилин // МЭ и МО. – 2010. – №1. – С. 26 – 37. 5. Крючкова І.В. Вплив фінансово-економічної кризи на інвестиційну діяльність в Україні [текст] / І.В. Крючкова, Р.В. Попельнюхов // Фінанси України. – 2010. – №8. – С. 15 – 23. 6. Павлюк К.В. Світовий досвід використання концесійної форми державно-приватного партнерства на залізницях та в автодорожньому господарстві [текст] / К.В. Павлюк, І.В. Іголкін // Фінанси України. – 2010. – №9. – С. 23 – 36. 7. Annex to the Green Paper "A European Strategy for Sustainable, competitive and Secure Energy" [текст] / Brussels. Commission of the European Communities. COM (2006) 105 final. – P. 16. 8. Closing the Infrastructure Gap: The Role of Public-Private Partnerships [текст] / Wash., 2006. – P. 3; Thompson C., Cullian J., Bloomsbury A., Englebretson R. The Problem is More than Money: Global Infrastructure Crisis [текст] / Wash., 2008. – P. 1. 9. Encouraging public-Private Partnerships in the Utilities Sector: the Role of Development Assistance [текст] / NEPAD/OECD. Paris, 2005. – P. 3. 10. Infrastructure to 2030. Telecom, land transport, water and electricity [Текст] / OECD. Paris, 2006. – 355 p. 11. Issue Brief: IFC Infrastructure Crisis Facility. International Financial Corporation [текст] / World Bank Group. Wash., December 2008. – P. 1. 12. Агентство з питань телекомунікацій та інформаційної політики: [Сайт]. – Режим доступу: [www.ntia.doc.gov/broadbandgrantss](http://www.ntia.doc.gov/broadbandgrantss). – Назва з екрана.

Надійшла до редколегії 22 . 1 2 . 11

