

УДК 332.1:330.322(6)

В. Н. Дорошко (vetal.doroshko@gmail.com),
кандидат экономических наук, доцент
Белорусского торгово-экономического
университета потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь

В. К. Киунгу (v.kiungu@gmail.com),
магистрантка
Белорусского торгово-экономического
университета потребительской кооперации
г. Гомель, Республика Беларусь

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СТРАН АФРИКИ

Научная статья посвящена изучению роли инфраструктурных инвестиций в обеспечении устойчивого развития стран Африки. В рамках публикации авторами была раскрыта сущность понятия «инфраструктурные инвестиции» с формулировкой собственного уточненного определения понятия. Вторым значимым результатом является раскрытие роли инфраструктурных инвестиций в обеспечении устойчивого развития стран. Также авторами статьи была изучена и уточнена система индикаторов оценки уровня развития инфраструктуры в сфере транспорта, коммуникаций и энергетики, которая будет применяться при проведении анализа привлечения инвестиций в страны Африки, и описаны ключевые барьеры для привлечения инфраструктурных инвестиций.

The scientific article is devoted to the study of the role of infrastructure investment in ensuring sustainable development of African countries. Within the framework of the publication, the authors disclosed the essence of the concept of 'infrastructure investment' with the formulation of their own refined definition of the concept. The second significant result is the disclosure of the role of infrastructure investment in ensuring sustainable development of countries. The authors also studied and refined the system of indicators for assessing the level of infrastructure development in the field of transport, communications and energy, which will be used in analysing the attraction of investment in African countries, and described the key barriers to attracting infrastructure investment.

Ключевые слова: инфраструктура; инвестиции; устойчивое развитие; барьеры; благополучие общества; безопасность.

Key words: infrastructure; investment; sustainable development; barriers; social welfare; security.

Введение

Нормальное функционирование экономики, общества и государства невозможно без наличия актуальной, соответствующей современным требованиям инфраструктуры, которая включает в себя такие глобальные блоки, как транспорт и связь, энергетика, жилое и промышленное строительство, систему жилищно-коммунальных услуг. Несмотря на кажущуюся на первый взгляд аксиому: без инфраструктуры не может быть развития и нормальной жизнедеятельности, большая часть стран Африки в настоящее время находится на значительном удалении от среднемировых показателей развития инфраструктуры, что и обуславливает актуальность темы научного исследования. На современном этапе развития финансово-экономических, социальных, производственно-технических и иных связей как на локально-государственном, так и на глобальном уровнях мировой экономики выступают качественные условия функционирования отраслей инфраструктуры – именно от них зависит эффективность всех форм движения в виде потоков товаров, капиталов, информации, энергии и миграционных перемещений, а следовательно, и развитие как отдельной страны, так и всего континента [1, с. 8–9].

Целью научной статьи является развитие представления о понятии «инфраструктурные инвестиции» и систематизации знаний о мировой практике реализации инфраструктурных инве-

стиций в контексте целей устойчивого развития. Объектом научного исследования являются инфраструктурные инвестиции, предметом – их роль в обеспечении устойчивого развития государства.

Теоретико-методической основой научной публикации выступили академические публикации отечественных и зарубежных ученых, занятых исследованием инфраструктурных инвестиций, а также международные и национальные нормативные правовые акты, регламентирующие вопросы привлечения и использования инвестиций в целом и в инфраструктуру в частности. В процессе подготовки научной публикации использовался широкий спектр общенаучных методов эмпирической группы, таких как наблюдение, сравнение, измерение, анализ и синтез, логического рассуждения.

В рамках реализации задачи по формированию понятийного аппарата научной публикации авторами был проведен критический обзор отечественной и зарубежной библиографии, который позволил сформировать представление об особенностях трактовки понятия «инфраструктурные инвестиции» и затем сформулировать уточненное (авторское) видение данного терминологического конструкта. Так, по мнению Я. В. Рачеевой, инфраструктурные инвестиции – вложение капитала в комплекс объектов, необходимых для функционирования отраслей материального производства и обеспечения условий жизнедеятельности общества [2, с. 86].

Н. В. Медведева, Н. А. Маслюк рассматривают понятие как привлечение и использование реального капитала в общественно значимые активы, которые обеспечивают нормальное протекание экономических и социальных процессов всех экономических агентов, как-то: коммуникации, коммунальное хозяйство, инженерные сооружения, объекты социального назначения [3, с. 88].

Обратившись к докладу Всемирного банка «Отчет о мировом развитии: инфраструктура и развитие», было установлено, что инфраструктурные инвестиции определяются как направление потоков капитала в финансовой и иной формах в сферы и объекты, которые создают базовые условия для возникновения и развития экономической активности отдельных граждан, групп и государства в целом, в частности: энергетика, связь и коммуникации, строительство, общедоступные социальные услуги (здравоохранение, образование, культура) [4]. Среди зарубежных публикаций особо было отмечено определение коллектива ученых H. Trinh, M. McCord, D. Lo, G. Squires, в котором понятие трактуется как долгосрочное размещение капитала в объектах, имеющих общественное значение для нормального функционирования и развития экономики и общества [5, с. 4110].

Основываясь на приведенном выше обзоре, авторами статьи было сформулировано собственное видение понятия «инфраструктурные инвестиции» – средства в форме финансового или реального (физического) капитала, направленные на использование в объектах (сферах) общественного и (или) национального значения для обеспечения нормального функционирования жизнедеятельности как отдельного индивида, так и общества в целом, включая государство. По мнению авторов статьи, к таким объектам (сферам) следует отнести следующие группы: 1) коммунальное хозяйство; 2) инженерные сооружения; 3) транспорт и коммуникации (в том числе информационные).

Следующим этапом научного исследования является раскрытие роли инфраструктурных инвестиций в обеспечении устойчивого развития страны. Так, первостепенной важностью инфраструктуры является создание базовых условий на некоторой территории для формирования экономической активности: любая организация или место жительства граждан невозможны без соответствующей инфраструктуры в виде путей сообщения, энергетического обеспечения, подачи воды, создания объектов недвижимости для размещения факторов производства.

Вторая роль – связующая: через инфраструктуру происходит коммуникация территорий между собой, формируются кооперативные связи, а государство в целом получает возможность выхода на новые рынки или формирует контакты с другими участниками.

В-третьих, инфраструктура является элементом конкурентоспособности как для отдельного бизнеса, так и страны в целом, так как от уровня ее развития и качества зависит скорость логистических потоков и их стоимость.

В-четвертых, уровень развития инфраструктуры прямо и косвенно влияет на развитие человеческого и интеллектуального капитала: развитость социальной инфраструктуры (образование и здравоохранение) оказывают значительное влияние на деловую активность граждан, их потенциал развития, здоровье и образование.

На примере энергетической и транспортной инфраструктуры (именно им будет уделяться основное место в диссертации) авторами были выделены важнейшие параметры, которые необходимо оценивать при реализации инвестиционных проектов:

1. Воздействие на окружающую среду – проекты в области энергетической и транспортной инфраструктуры могут оказывать значительное воздействие на окружающую среду, включая изменение землепользования, разрушение среды обитания, загрязнение воздуха и воды и другие последствия. Надлежащее планирование может помочь выявить потенциальные последствия для окружающей среды и смягчить их с помощью более экологичных технологий, решений по размещению объектов и других мер.

2. Экономическая эффективность – проекты в указанных сферах являются масштабными и дорогостоящими, поэтому для обеспечения их рентабельности необходимо тщательное планирование. Это включает в себя выбор наиболее эффективных технологий, оптимизацию проекта и обеспечение того, чтобы проект был построен и эксплуатировался таким образом, чтобы максимизировать полезный эффект и минимизировать эксплуатационные расходы.

3. Общественное признание – транспортная и энергетическая инфраструктура могут оказывать значительное влияние на общество, в том числе приводить к переселению людей, влиять на культурные ресурсы, а также на здоровье и безопасность населения. Надлежащее планирование может помочь выявить потенциальные социальные последствия и разработать стратегии по их смягчению, в том числе взаимодействуя с местными сообществами, разрабатывая планы по охране здоровья и безопасности населения, а также предоставляя адекватную компенсацию и поддержку пострадавшим сообществам.

4. Соблюдение нормативных требований – проекты в сфере энергетической и транспортной инфраструктуры подпадают под действие ряда нормативных требований, включая экологические разрешения, разрешения на землепользование и правила безопасности. Надлежащее планирование необходимо для того, чтобы проект был разработан и реализован в соответствии со всеми применимыми нормами и требованиями [6].

5. Межотраслевые взаимозависимости – в последние годы в проектах энергетической и транспортной инфраструктуры было внедрено множество технологических достижений, особенно с точки зрения применения в различных других секторах инфраструктуры. Такая взаимозависимость указывает на необходимость эффективного планирования и более качественной реализации энергетической инфраструктуры для обеспечения конкурентоспособности энергетического и других зависимых от него секторов.

В рамках реализации целей диссертационного исследования авторами статьи была изучена и уточнена система индикаторов оценки уровня развития инфраструктуры в сфере транспорта, коммуникаций и энергетики, которая будет применяться при проведении анализа привлечения инвестиций в страны Африки (таблица).

Уточненная система индикаторов оценки уровня развития инфраструктуры

Элемент инфраструктуры	Индикаторы оценки
Транспорт	– протяженность автомобильных дорог и динамика их изменения (год / год); – протяженность железнодорожных путей и динамика их изменения (год / год); – протяженность водных путей и динамика их изменения (год / год) – уровень транспортной доступности (%); – уровень транспортной дискриминации (%); – доля транспорта в загрязнении окружающей среды (%); – удельный потерянный фонд свободного времени (ч/чел.); – уровень ДТП из-за неудовлетворительного качества автодорог (ед./100 000 поездок); – грузоемкость экономики (т-км/1 р. ВВП); – ежегодная подвижность населения с социально-культурными целями (км/чел.); – соотношение затрат на транспортную инфраструктуру и подвижной состав (%); – доля общественного транспорта в пассажироперевозках
Коммуникации	– динамика изменения количества активных абонентов фиксированного широкополосного доступа к сети интернет; – динамика изменения активных абонентов подвижной радиотелефонной связи, использующих услуги доступа в интернет; – динамика изменения объемов информации, переданной от (к) абонентам сети отчитывающегося оператора при доступе в интернет; – охват населения теле- и радиовещанием, в % от общей численности населения; – инвестиции в развитие сферы коммуникаций; – структура инвестиций по типам инфраструктурных объектов (телевышки, спутники, наземные каналы связи и т. п.); – создание объектов инновационной инфраструктуры

Окончание

Элемент инфраструктуры	Индикаторы оценки
Энергетика	– протяженность электрических сетей; – объем выработки энергии по видам (тепло, электричество); – доля альтернативной энергетики в общем объеме производства энергии; – показатели стабильности работы (надежности) сетей; – охват населения электроэнергией; – потребление электроэнергии в расчете на душу населения
Примечание – Составлено автором на основе источников [6; 7, с. 97–98].	

Большая часть Африки отстает от остального мира по охвату транспортной и энергетической инфраструктуры. Если взять в качестве примера электричество, то на обширных территориях Африки целые сообщества не имеют подключения к электросети.

Для домохозяйств и организаций обходные пути стоят дорого: по некоторым показателям электроэнергия, вырабатываемая генераторами в странах Африки к югу от Сахары, обходится в три–шесть раз дороже, чем в других странах мира. Даже те, у кого есть электричество, обычно используют его очень мало. Например, в Мали среднестатистический человек в год потребляет меньше электроэнергии, чем житель Лондона, чтобы вскипятить чайник. Почти 600 млн человек в странах Африки к югу от Сахары не имеют доступа к электросети, что составляет более двух третей населения мира, не имеющего электричества.

В настоящее время страны Африки стоят перед лицом следующих проблем, затрудняющих развитие инфраструктуры:

1. Узость рынка инфраструктурных проектов и высокая неравномерность спроса на инвестиции в странах Африки. В настоящее время у большинства стран континента отсутствуют долгосрочные программы инфраструктурного развития стран. Чаще всего они тесно связаны с политическими циклами и меняются вслед за приходом нового руководителя государства. Однако инфраструктурные инвестиции требуют куда более длительного горизонта планирования и достаточной стабильности для принятия условий реализации проекта инвесторами. Существующая же на сегодня практика ориентации на краткосрочные цели приводит к неправильной расстановке приоритетов в инфраструктурных проектах и стратегиях привлечения инвестиций.

2. Низкий уровень качества разработки технико-экономического обоснования инфраструктурных проектов и бизнес-планирования потребностей в финансировании. Объективная и аргументированная оценка потребности в инвестициях и наличие четкого плана действий повышают вероятность успеха реализации долгосрочных проектов. Однако нехватка квалифицированных специалистов вкупе со стремлением заинтересованных лиц со стороны государства сократить время подготовки к реализации проекта приводит к недостаточной проработке оценок ключевых технических и финансовых рисков, связанных с крупномасштабными инфраструктурными проектами, что приводит к неожиданным перерасходам бюджета инвестиций, срывам сроков реализации проектов [9].

3. Бюрократические проволочки и барьеры при оформлении лицензий, разрешений и согласований со стороны государственных регуляторов. Сложным к преодолению барьером является внутренняя незаинтересованность чиновников к скорейшему выполнению административных процедур, что вместе с отсутствием координации между ответственными ведомствами и сопротивлением местных жителей формирует многочисленные сложности для входа инвесторов.

4. Стремление государственных регуляторов переложить риски по инфраструктурным проектам на частных инвесторов при одновременном непредоставлении им дополнительных стимулов и (или) льгот для компенсации принимаемых рисков. Руководители африканских стран ориентированы в большей степени на предотвращение риска, например отказ от проекта или перекладывание риска на инвестора, чем на поиск инструментов управления им. Кроме этого недостаточность квалификации ответственных лиц приводит к многочисленным ошибкам и неточностям в количественной оценке самих рисков и правильности их распределения среди участников проекта.

5. Низкие кредитные рейтинги правительств стран Африки усложняют процессы заключения соглашений о государственных закупках продукции (услуг), созданных в рамках инфраструктурного проекта, и предоставлении финансовых гарантий для инвестора в части получения им дохода от реализованного проекта [10].

Заключение

Африка, как ни один другой регион Земли, испытывает огромную неудовлетворенную потребность в инфраструктуре, что является следствием долгой истории недостаточного инвестирования. Сегодня у континента есть возможность быстро и масштабно построить инфраструктуру, в которой нуждаются его жители и организации. Финансирование доступно, как и множество потенциальных проектов. Чтобы гарантировать, что деньги будут потрачены там, где они необходимы, и что высококачественная инфраструктура будет построена вовремя и в рамках бюджета, правительствам и представителям частного сектора необходимо активизировать подготовку, планирование и управление проектами на новом уровне строгости и надежности.

Список использованной литературы

1. **Сафронов, А. Д.** Об общих понятиях «инфраструктура» / А. Д. Сафронов // Управление экономическими системами: электронный научный журнал. – 2017. – № 5 (99). – С. 16.
2. **Рачеева, Я. В.** Инфраструктурные инвестиции: проблемы и перспективы / Я. В. Рачеева // NovaInfo. – 2016. – № 40. – С. 84–89.
3. **Медведева, Н. В.** Новые инструменты привлечения инфраструктурных инвестиций в экономику региона / Н. В. Медведева, Н. А. Маслюк // Власть и управление на Востоке России. – 2022. – № 3 (100). – С. 87–100. – URL: <https://doi.org/10.22394/1818-4049-2022-100-3-87-100> (дата обращения: 13.05.2025).
4. **Отчет о мировом развитии: инфраструктура и развитие : доклад Всемирного банка** // Группа Всемирного банка. – URL: <https://www.vsemirnyjbank.org/ru/about/annual-report> (дата обращения: 13.05.2025).
5. **Do green growth and technological innovation matter to infrastructure investments in the era of climate change? Global evidence** / H. H. Trinh, M. McCord, D. Lo & G. Squires // Applied Economics. – 2023. – 55 (35). – P. 4108–4129. – URL: <https://doi.org/10.1080/00036846.2022.2125493> (date of publ.: 06.11.2022).
6. **Editorial: Sustainable planning and lifecycle thinking of energy infrastructure** / N. M. Kumar, I. D'Adamo, S. Hait [et al.] // Frontiers in Energy Research. – 2023. – Vol. 11. – URL: <https://doi.org/10.3389/fenrg.2023.1196826> (date of access: 13.05.2025).
7. **Облонов, Ш. С.** Инвестиции в инфраструктуру как способ стимулирования экономического роста и снижения бедности / Ш. С. Облонов, С. Т. Саидахмедов, З. И. Саттарова // Central Asian Journal of Academic Research. – 2025. – Т. 3, № 1. – С. 95–99.
8. **Молчанова, С. М.** Мировой опыт применения механизма государственно-частного партнерства в области реализации социально значимых проектов / С. М. Молчанова, А. Е. Рухмалёва // Актуальные проблемы экономики и управления. – 2023. – № 1 (37). – С. 3–10.
9. **Морозенская, Е. В.** Экономическая безопасность в странах Африки к югу от Сахары: возможные пути преодоления новых вызовов / Е. В. Морозенская, Н. Г. Гаврилова, Л. Н. Калинин // Ученые записки Института Африки РАН. – 2024. – № 2. – С. 82–101. – URL: <https://doi.org/10.31132/2412-5717-2024-67-2-82-101> (дата обращения: 13.05.2025).
10. **Елинсон, А. М.** Сотрудничество Китая и африканских стран в области развития региональной инфраструктуры / А. М. Елинсон, М. А. Марков, Ли Фэн // ЭТАП: экономическая теория, анализ, практика. – 2023. – № 5. – С. 64–80.

Дата поступления 14.05.2025.

Дата принятия 12.06.2025.