

РОЛЬ ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ИНВЕСТИЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ СТРАН АФРИКИ

Большая часть Африки отстает от остального мира по охвату ключевых видов инфраструктуры, включая энергетику, автомобильный и железнодорожный транспорт, а также водную инфраструктуру. Если взять в качестве примера электричество, то на обширных территориях Африки целые сообщества не имеют подключения к электросети. Устранение этого инфраструктурного дефицита имеет большое значение для экономического развития континента, для качества жизни его населения и роста его делового сектора. Инвестиции в инфраструктуру в Африке неуклонно росли в течение последних 15 лет, у международных инвесторов есть желание, средства, чтобы тратить гораздо больше на всем континенте. Однако проблема заключается в том, что в Африке проекты редко доходят до стадии финансирования: 80% инфраструктурных проектов терпят неудачу на этапе технико-экономического обоснования и бизнес-плана. Это парадокс инфраструктуры в Африке: есть потребность в финансировании и его доступность, а также большой список потенциальных проектов, но тратится недостаточно средств [1].

Несмотря на значительный прогресс в устранении этого разрыва, Африка по-прежнему отстает; например, в 2018 г. Индия подключила к электроснабжению 100 млн человек по сравнению всего с 20 млн человек в Африке. Это привело к тому, что потребление электроэнергии на душу населения в Эфиопии, Кении и Нигерии составляет менее одной десятой от потребления в странах БРИКС (Бразилия, Россия, Индия и Китай). Более того, неудовлетворенный спрос будет расти: по прогнозам McKinsey, спрос на электроэнергию в Африке увеличится в четыре раза в период с 2010 по 2040 гг. Континент также отстает от стран БРИКС по другим ключевым показателям, включая плотность железных и автомобильных дорог [2, с. 39–40].

Рост расходов в основном обусловлен финансированием со стороны правительств африканских стран, на долю которых в 2017 г. пришлось 42% от общего объема финансирования. В частности, инвестиции Китая стабильно росли. Согласно тому же отчету ICA, с 2013 по 2017 гг. инвестиции Китая в инфраструктуру росли в среднем на 10% в год и в последние годы поддерживали многие наиболее амбициозные инфраструктурные проекты в Африке. Например, Китайский экспортно-импортный банк профинансировал более 90% строительства стандартной железной дороги Момбаса-Найроби в Кении стоимостью 3,6 млрд долл. США. Открытая в 2017 г. железная дорога вдвое сократила время в пути между городами.

Однако необходимо реализовать гораздо больше проектов. С 2000 г. доля инвестиций в инфраструктуру в Африке в процентах от валового внутреннего продукта (ВВП) составляла около 3,5% в год, но в 2016 г. Глобальный институт McKinsey подсчитал, что для устранения инфраструктурных пробелов на континенте этот показатель должен вырасти до 4,5%. Китай тратит на инфраструктуру около 7,7% ВВП, а Индия – 5,2%. В абсолютном выражении это означало бы удвоение ежегодных инвестиций в инфраструктуру Африки в период с 2015 по 2025 гг. до 150 млрд долл. США к 2025 г. [1].

Каковы перспективы такого резкого увеличения инвестиций в инфраструктуру? С одной стороны, многие правительства африканских стран сталкиваются с растущим соотношением долга к ВВП, что ограничит их расходы на инфраструктуру в ближайшие годы. Например, в странах Африки к югу от Сахары среднее соотношение долга к ВВП превышает 50% по сравнению с 31% в 2012 г. С другой стороны, международные инвесторы проявляют значительный интерес к инфраструктурным проектам в Африке. По нашим оценкам, под управлением таких инвесторов может находиться до 550 млрд долл. США активов. К ним относятся государственные учреждения, пенсионные фонды частного сектора и инвестиционные компании. На долю инвесторов из Соединенных Штатов Америки приходится 38% этого потенциального финансирования, при этом значительное финансирование также поступает из Объединенных Арабских Эмиратов, Китая, Великобритании и Франции.

Существует несколько причин высокой доли неудачных проектов. Многим правительствам и разработчикам не хватает возможностей, а также средств для разработки и реализации

инфраструктурных проектов с коммерческим потенциалом. Кроме того, короткие политические циклы могут препятствовать реализации долгосрочных инфраструктурных проектов. В результате инвесторам не хватает проектов, которые можно было бы профинансировать: лишь немногие проекты соответствуют ожиданиям инвесторов в отношении соотношения риска и доходности и завершаются финансированием. Достижение финансового закрытия может быть крайне сложной задачей даже для проектов в таких классах активов, которые в прошлом приносили высокую прибыль (например, производство электроэнергии), а также для проектов, которые обеспечили доходы и гарантии [2].

Можно сделать вывод, что этот инфраструктурный парадокс – не структурная проблема, а результат шести отдельных и критических сбоев на рынке на ранних этапах разработки проекта, т. е. от этапа концепции до финансового закрытия. К этим сбоям и их первопричинам относятся следующие:

- Ограниченный набор сделок или выбор проектов с низкой отдачей, часто из-за отсутствия долгосрочного генерального плана, который мог бы охватить несколько политических циклов. Ориентация на краткосрочную перспективу может привести к нежеланию разрабатывать более крупные и эффективные проекты, а также к недостаточной проработке инфраструктурной политики, что приводит к неправильной расстановке приоритетов в инфраструктурных проектах.

- Слабое технико-экономическое обоснование и бизнес-план. Разработчикам и правительствам часто не хватает необходимых возможностей и ресурсов, в том числе для оценки ключевых технических и финансовых рисков, связанных с крупномасштабными инфраструктурными проектами [3, с. 1775].

- Задержки в получении лицензий, разрешений и согласований. Эти проблемы могут быть связаны с нехваткой возможностей и мотивации у государственных органов для запуска проектов, отсутствием координации между ответственными ведомствами и сопротивлением местных жителей некоторым проектам.

- Неспособность договориться о распределении рисков. Это происходит из-за нехватки навыков для количественной оценки и правильного распределения рисков между их естественными владельцами – проблема, с которой сталкиваются разные государственные учреждения по всему миру. Другой распространенной проблемой является чрезмерное внимание к предотвращению рисков в ущерб управлению и снижению рисков.

- Неспособность обеспечить заключение соглашений о покупке и гарантий. Основной причиной является неспособность правительств предоставлять суверенные гарантии.

- Низкая эффективность реализации программы. Это результат недостаточных возможностей в области планирования (включая техническое проектирование), управления и реализации крупных проектов [3, с. 1778–1780].

Список использованной литературы

1. **Solving** Africa's infrastructure paradox (March 6, 2020). McKinsey Report // McKinsey. – URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/solving-africas-infrastructure-paradox> (date of access: 15.04.2025).
2. **Баринов, А. К.** Инфраструктурное развитие Африканского континента / А. К. Баринов // Азия и Африка сегодня. – 2021. – № 230. – С. 38–45.
3. **Сапунцов, А. Л.** Привлечение прямых иностранных инвестиций в технологии устойчивой энергетики стран Африки / А. Л. Сапунцов // Вопросы инновационной экономики. – 2023. – Т. 13, № 4. – С. 1767–1782.