Перспективы банковского обеспечения инфраструктурных проектов стран группы БРИКС

Озарнов Руслан Владиславович
Магистр экономики (Международные финансы и банки)
Финансовый университет при Правительстве РФ,
г. Москва

Ozarnov Ruslan. V.
MSc in International Finance and Banking
Financial University under the Government of the Russian Federation,
Moscow

BANKING ENSURING PROSPECTS OF INFRASTRUCTURE PROJECTS WITHIN BRICS COUNTRIES

АННОТАЦИЯ В данной статье рассматриваются перспективы банковского обеспечения инфраструктурных проектов стран группы БРИКС, проводится анализ деятельности Азиатского банка инфраструктурных инвестиций и Фонда шелкового пути. В результате проведенного исследования предложены перспективные направления банковской деятельности при финансировании инфраструктурных проектов.

ABSTRACT The research focuses on the banking ensuring prospects of infrastructure projects within BRICS countries. The author analyzes the Asian Infrastructure Investment Bank and the Silk Road Fund activities. As a result of this research the author suggests the directions for the banking activity in the financing of infrastructure projects.

Ключевые слова: международные экономические отношения, банковское дело, банки развития, проектное финансирование, международные финансы, БРИКС

Keywords: international economic relations, banking, development banks, project finance, international finance, BRICS

В настоящее время мировая экономика находится в условиях растущей волатильности, на этом фоне наблюдается замедление роста и масштабный отток капитала в экономиках стран группы БРИКС. Частные внутренние и иностранные инвестиции иссякаются. В то же время бюджетные ресурсы жестко ограничены, а стимулирующая роль монетарной политики сдерживается бременем обслуживания накопленных долгов или необходимостью стабилизации цен и валютных курсов. В этих условиях фундаментальную роль в повышении устойчивости и развитии экономики стран-членов группы БРИКС, в том числе путем финансирования инфраструктурных проектов, способствующих развитию торгово-экономического сотрудничества, могут сыграть международные финансовые институты развития, в которых страны группы БРИКС принимают участие.

В целях изучения перспектив банковского обеспечения развития инфраструктуры и торгово-экономического сотрудничества представляется целесообразным рассмотреть проект Шелковый путь, а также деятельность Фонда шелкового пути и Азиатского банка инфраструктурных инвестиций (АБИИ). Впервые идея проекта Шелковый путь и Экономический пояс шелкового пути, приоритетным направлением которого является создание высококлассных зон свободной торговли, была озвучена в Казахстане 7 сентября 2013 года во время лекции председателя КНР Си Цзиньпина в Назарбаев Университете. Однако хочется отметить, что примерно с середины 2000х годов Китай проводит активную экономическую политику, и таким образом представляется

возможным сделать вывод, что Экономический пояс шелкового пути является своеобразным оформлением и институализацией экономической политики КНР. Реализация проекта Шелковый путь предполагает активное участие АБИИ, Фонда шелкового пути, а также Нового банка развития посредством финансирования инфраструктурных проектов, международных магистралей, улучшения таможенной инфраструктуры на границах стран с целью усиления торгово-экономического сотрудничества и постепенного формирования инфраструктурной сети в рамках субрегионов Азии, а также соединяющую Азию, Европу и Африку. В рамках проекта Шелковый путь активно применяется банковское кредитование с целью создания инфраструктуры, обеспечивающей развитие торгово-экономического сотрудничества, например, создание логистических центров, строительство автомобильных и железнодорожных магистралей, а также с целью интеграции стран, связанных с проектом Шелковый путь. При этом стоит отметить, что кредитование является льготным и выделяется странам при условии осваивания средств китайскими корпорациями.

Далее остановимся подробнее на Азиатском банке инфраструктурных инвестиций, членами которого являются все страны группы БРИКС. АБИИ является международной финансовой организацией, созданной в 2014 году по инициативе КНР с целью развития финансово-экономического, торгового сотрудничества и финансирования инфраструктурных проектов. Согласно экспертам Азиатского банка развития, региону потребуется около 8 триллионов долларов США инвестиций в инфраструктуру до 2020 года для целей экономического развития, и АБИИ в партнерстве с Новым банком развития смогут профинансировать такие инфраструктурные проекты. В 2015-2016 годах Банк финансировал три инфраструктурных проекта: в Бангладеш, Таджикистане и Пакистане. При этом согласно бизнес-плану АБИИ, в 2016 году бюджет для финансирования инфраструктуры составлял 60 млн. долл. США. Однако представляется целесообразным отметить, что в 2017 году АБИИ расширяет свою инвестиционную деятельность, в том числе посредством географической диверсификации, а также принимает участие в софинансировании проектов совместно с Всемирным банком.

В таблице представлены данные по кредитному портфелю АБИИ по состоянию на апрель 2017 г.

Страна	Сектор	Сумма, млн. дол. США
Таджикистан	транспорт	27.5
Пакистан	транспорт	100
Оман	транспорт	301
Бангладеш	энергетика	332
Мьянма	энергетика	20
Азербайджан	энергетика	600
Пакистан	энергетика	300
Индонезия	многосекторный	441.5

Источник: составлено автором по данным АБИИ URL www.aiib.org

Далее рассмотрим Фонд шелкового пути. Фонд шелкового пути — это инвестиционный фонд, созданный с целью финансирования крупных инфраструктурных проектов наряду с международными финансовыми институтами развития. Фонд Шёлкового пути был создан 29 декабря 2014 г., после того как эту инициативу озвучил председатель КНР Си Цзиньпин 8 ноября 2014 г. Фонд финансирует проекты только в долларах и евро, поскольку планируется привлечение

инвестиций иностранных и международных финансовых организаций. Фонд уполномочен вести с ними совместную деятельность, участвовать в создании совместных фондов, развивать долевое финансирование. Предположительно общий капитал фонда будет равен 40 млрд. долл. США, и на январь 2016 года привлечено 10 млрд. долл. США. При этом источниками каптала являются:

· 65 % — золотовалютные резервы Китая,

· 15 % — Китайская инвестиционная корпорация

· 15 % — Экспортно-импортный банк Китая

· 5 % — Банк развития Китая.

Основной задачей Фонда является финансирование крупных проектов в странах, расположенных вдоль Шелкового пути и Морского Шелкового пути. Приоритет отдается проектам, связанным с инфраструктурой, разработкой месторождений природных ископаемых, развитием торгово-экономического сотрудничества. Также предполагается, что Фонд будет инвестировать только в те проекты, которые гарантируют возврат денежных средств в средне- и долгосрочной перспективе. С момента создания Фонд инвестировал в три проекта. Рассмотрим данные проекты подробнее.

20 апреля 2015 г. China Three Gorges Corporation и Private Power and Infrastructure Board of Pakistan подписали меморандум о сотрудничестве в строительстве ГЭС Karot на реке Джелам на северо-востоке Пакистана. Этот проект входит в стратегию создания китайско-пакистанского экономического коридора, считающегося одной из важнейших составляющих экономического пояса Шёлкового пути. Для совершения сделки Фонд приобрел долю в China Three Gorges Corporation, а также присоединился к консорциуму, созданному совместно с Экспортно-импортным банком Китая для кредитования гидроэнергетического проекта. Общая сумма инвестиций составляет 1,65 млрд. долл. США, однако пропорции долевого и кредитного финансирования не разглашаются. Планируется завершить строительство гидроэлектростанции к 2020 г. После ввода в эксплуатацию ГЭС в течение 30 лет будет находиться в собственности Китая, а затем перейдет к Пакистану.

Второй проект Фонда связан с итальянским производителем шин Pirelli. Фонд вложился в китайскую корпорацию China National Tire & Rubber Co. (CNRC), выкупил 25% ее акций за примерно 1,8 млрд. долл. США. Эти и другие привлеченные средства CNRC использовала для поэтапной скупки акций Pirelli. К концу октября 2015 г. китайцы контролировали 98% итальянского предприятия. Интерес Китая к данной компании обусловлен желанием получить доступ к производственным технологиям и обеспечить себе выход на европейские рынки. Под контроль КНР перешли также зарубежные активы Pirelli, включая Кировский и Воронежский шинные заводы в России.

Третий проект Фонда — это российский проект «Ямал СПГ». В декабре 2015 г. фонд приобрел у ОАО «НОВАТЭК» 9,9% доли во втором российском кластере по производству сжиженного природного газа. Данные о сумме сделки не разглашаются. Напомним, китайская CNPC уже контролирует 20% акций предприятия. Таким образом, после завершения сделки на КНР (CNPC+ФШП) приходится почти 30% проекта, тогда как за ОАО «НОВАТЭК» сохраняется контрольный пакет в 50,1%. Одновременно было достигнуто соглашение о выделении фондом займа консорциуму в размере 730 млн. евро сроком на 15 лет. Другими словами, в условиях западных санкций именно китайская сторона становится стратегическим иностранным партнером по реализации столь важного для РФ проекта, как «Ямал СПГ». На базе вышеизложенного представляется возможным сделать вывод, что все три текущих проекта Фонда шелкового направлены на развитие торгово-экономического сотрудничества. Также следует отметить, что 14 декабря 2015г. фонд заключил рамочное соглашение с Kaznex Invest по формированию

Китайско-казахстанского фонда промышленной кооперации. Планируется, что китайский финансовый институт предоставит новой структуре средства в размере до 2 млрд. долл. США на финансирование совместных промышленных проектов. Таким образом, можно сделать вывод, что Фонд Шелкового пути осуществляет свою деятельность по образцу международных инвестиционных компаний.

В результате проведенного исследования представляется возможным обозначить перспективные направления банковской деятельности при финансировании инфраструктурных проектов:

· привлечение в софинансирование инфраструктурных проектов ведущих МФИ и коммерческих банков;

· разработка специализированных продуктов для целей инфраструктурного финансирования;

· применение гибкой ценовой политики, учитывающей специфику финансируемого проекта;

· привлечение стран группы БРИКС к участию в инфраструктурных проектах;

· организация выпуска инфраструктурных облигаций;

· применение опыта инфраструктурного финансирования ведущих международных финансовых институтов и коммерческих банков;

· использование PR сопровождения с целью привлечения инвесторов в инфраструктурные проекты;

· интеграция банков развития группы БРИКС и ЕАЭС путем совместного финансирования проектов и привлечения капитала;

· использование опыта и инфраструктуры МБЭС, МИБ и Межгосударственного банка с целью разработки инструментов проектного финансирования.

Помимо вышеизложенного, представляется возможным сделать вывод, что целесообразно дальнейшее исследование теоретических и практических вопросов проектного финансирования в рамках группы БРИКС.

Список использованных источников:

1. Концепция участия Российской Федерации в объединении БРИКС URL http://static.kremlin.ru/media/events/files/41d452a8a232b2f6f8a5.pdf
2. Хейфец, Б. А. Россия и БРИКС. Новые возможности для взаимных инвестиций. / Б. А. Хейфец. — М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К», 2014. 224 с.
3. Озарнов, Р. В. Банк БРИКС как инструмент устойчивого развития / Р. В. Озарнов // Мировое и национальное хозяйство. — 2015. — № 4 (35). — с. 78-86.
4. Официальный сайт Азиатского банка развития URL http://www.adb.org
5. Официальный сайт Азиатского банка инфраструктурных инвестиций URL http://www.adb.org
6. Официальный сайт Фонда шелкового пути URL http://www.silkroadfund.com.cn
7. Официальный сайт Банка БРИКС URL http://www.ndb.int