

МИРОВАЯ ЭКОНОМИКА

УДК 339.9

*Е. Г. Ефимова, К. Пинониemi***ПОЛИТИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ СОВРЕМЕННОЙ
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Статья посвящена исследованию воздействия политических факторов на строительство и модернизацию транспортной инфраструктуры в период мирового экономического кризиса, когда отмечаются абсолютный рост инвестиций в ее строительство и дальнейшее развитие. Особое внимание авторов обращено на выявление и оценку политических рисков инвестирования ключевых объектов инфраструктуры. Транспортный сектор, оставаясь стабильно доходным для инвесторов, пользуется государственной поддержкой, направленной на создание дополнительных рабочих мест, на увеличение налоговых поступлений в национальный бюджет. Вместе с тем авторами установлена степень корреляции национальных политических рисков и объемов привлекаемого в транспортную инфраструктуру капитала. Опыт России подтверждает, что даже при относительно высокой оценке национальных политических рисков возможны масштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру. Статистический анализ проведен по крупным странам и малым экономикам — лидерам в области инвестиций. В посткризисный период меняется как структура финансовых рынков, обеспечивающих инвестирование транспортной инфраструктуры, так и состав их участников. Библиогр. 74 назв. Табл. 9.

Ключевые слова: политические факторы, политические риски, международная транспортная инфраструктура, финансирование международной транспортной инфраструктуры, мировой экономический кризис.

*E. G. Efimova, K. Pynnöniemi***FORMING THE MODERN INTERNATIONAL TRANSPORT INFRASTRUCTURE: POLITICAL
FACTORS**

The article investigates the impact of political factors on the construction and modernization of transport infrastructure during the world economic crisis. In the period, absolute growth of investments in its construction and further development is fixed. Particular attention is paid to the identification and assessment of investments political risk for key infrastructure projects. The transport sector is remaining consistently profitable for investors. State support is aimed at creating additional workplaces, at increasing tax revenues to the national budget. The authors estimated the correlation of national political risks

Елена Глебовна ЕФИМОВА — доктор экономических наук, профессор, Санкт-Петербургский государственный университет, Российская Федерация, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7/9; elenaef@mail.ru

Катри ПИНОНИЕМИ — Доктор (PhD) в области международных отношений, Институт Международных отношений Финляндии; katri.pynnöniemi@fiia.fi

Elena G. EFIMOVA — Doctor of Economics, Professor, St. Petersburg State University, 7/9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russian Federation; elenaef@mail.ru

Katry PYNNÖNIEMI — Doctor (PhD) of International Affairs, Finnish Institute of International Affairs; katri.pynnöniemi@fiia.fi

and the capital resources involved in the transport infrastructure. Russian case verifies that large-scale investments in transport infrastructure are possible even at relatively high national political risks. Statistical analysis of investments in transport objects in large-scale and small leading economies both in statics and dynamics was carried out. In the post-crisis period, structure of financial markets, the composition of its players, and investments in the transport infrastructure are changing. Refs 74. Tables 9.

Keywords: political factors, political risks, international transport infrastructure, financing international transport infrastructure, world economic crisis.

1. Введение

Исследование политических факторов формирования и функционирования транспортной инфраструктуры не нашло должного отражения в мировой и отечественной общественно-политической литературе. Это связано, по мнению авторов, с особо закрытым характером данной отрасли мировой экономики. Зачастую транспортные проекты задумывались и осуществлялись исходя из политических интересов руководства соответствующих стран или международных организаций, однако не учитывались как региональные, так и национальные экономические и коммерческие интересы.

В связи с этим резко возросла потребность идентификации и оценки политических рисков для обоснования целесообразности строительства объектов транспортной инфраструктуры международной значимости с учетом интересов экономических и общественных институтов. Анализ некоммерческих факторов риска, в том числе элементов политического прогнозирования, в деловой практике проводится уже на протяжении нескольких тысячелетий. Особенно это касалось инфраструктурных проектов. Так, еврейские банкиры имели своих агентов при правителях в Древнем Вавилоне, которые сообщали им о возможных изменениях в политике. Герой известного романа А. Дюма граф Монте-Кристо отомстил барону Данглару, являвшемуся агентом испанского банкира, дезинформировав его относительно изменений в политической ситуации в Испании. Банкир Ротшильд еще в XIX в. организовал базу данных о политических событиях таким образом, что получал информацию на несколько дней раньше официальных сообщений.

Вместе с тем научная обоснованность ряда методик вызывает определенные сомнения, поскольку выявление политических факторов и оценка политического риска требуют междисциплинарного подхода с учетом уровня функционирования соответствующего актора. Методология прогнозирования политического риска в деловой среде была преимущественно ориентирована на его использование в процессах оценки и принятия финансовых, в частности инвестиционных, решений. Ее сугубо коммерческое применение предопределило конфиденциальный характер результатов и, как следствие, отсутствие публикаций. Кроме того, высокая заинтересованность в исследованиях политических рисков формируется в условиях низкого предложения и недостаточного качества методик их оценки. Поэтому проблематика данной статьи является актуальной, имеющей дальнейшую теоретическую и практическую перспективу. Цель данной статьи — определение степени влияния политических факторов на международную транспортную инфраструктуру. Задачи, поставленные авторами, определяют структуру данной статьи. Отталкиваясь от анализа зарубежного и российского опыта исследования политических рисков, авторы устанавливают зависимость между степенью политических рисков и объемами фи-

нансирования транспортной инфраструктуры. Особым образом эта взаимосвязь проявляется в периоды мирового экономического кризиса. Поэтому механизмы финансирования крупных инфраструктурных объектов в предкризисные, кризисные и посткризисные годы будут различаться. Основным объектом исследования данной статьи являются масштабные проекты, в том числе те, реализация которых осуществляется с участием зарубежных инвесторов, имеющие особую значимость для развития международной торговли.

2. Научная разработанность проблемы

За рубежом идентификация и систематические исследования политического фактора и оценка политических рисков начали проводиться после Второй мировой войны. Это было связано с активной международной политической и коммерческой деятельностью ряда акторов, прежде всего ТНК. Основное внимание исследователей того периода было обращено на оценку инвестиционного климата и внешнюю среду деятельности корпораций [Aharoni, 1963; Stobaugh, 1969]. В 1963 г. профессор К. Эндрюс на конференции по проблемам бизнес-политики в Гарвардском университете ввел политический фактор и оценку политических рисков в структуру SWOT-анализа. В конце 1960-х годов понятие «политический риск» впервые применительно к деловой практике дается в работе американского ученого Ф. Рута [Root, 1968].

Мировой кризис начала 1970-х годов поставил под сомнение целесообразность междисциплинарного исследования политических факторов и методики инвентаризации политических рисков, активно использовавшиеся в предыдущие десятилетия, в частности в рамках SWOT-анализа. На первый план выходят страновые риски и их интерпретация к международной деятельности фирм. К наиболее важным, по нашему мнению, исследованиям того периода можно отнести работы Д. Генделя [Haendel, 1979], С. Кобрин [Kobrin, 1979], Т. Морана [International Political Risk Assessment, 1973], С. Робока [Robock, 1971], Д. Цинка [Zink, 1973] и ряда других ученых.

Конец 1970-х годов ознаменовался «расслоением» уровней рисков и диверсификацией их оценки. Первоначально анализ исследования риска состоял из двух частей: 1) риск революции и 2) риск экспроприации собственности иностранного инвестора. Вместе с тем негативные страновые политические прогнозы могли покрываться позитивными оценками развития соответствующих отдельных отраслевых рынков. Так, в 1970-е годы американская корпорация *Gulf Oil*, несмотря на негативные для США политические прогнозы исхода гражданской войны в Анголе, продолжала осваивать нефтяные ресурсы провинции Кабинда и даже оказывала финансовую поддержку просоветскому режиму. Такие действия объяснялись тем, что корпорация понимала: единственным весомым источником валютных поступлений нового демократического режима является нефть, которую национальные компании в то время самостоятельно добывать не могли. После Иранской революции 1979 г. стало ясно, что ограничивать сферу изучения политического риска нельзя, так как революции и экспроприации происходят нечасто. Кроме них существует достаточно много процессов, являющихся результатом деятельности государственных органов, при реализации которых можно понести существенные убытки, например патентные потери и потери авторских прав, ограничение прав на землю или минеральное сырье, ограничение доступа к внутренним или внешним рынкам, импорта или

экспорта по политическим мотивам и т. д. [Ефимова, 1997]. Политические события 1970-х годов способствовали появлению большого количества публикаций, среди которых наиболее значимыми являются труды С. Кобрин, посвященные институционализации оценки политических рисков в ТНК [Kobrin, 1981; 1982], и Ч. Кеннеди по общей методологии риск-анализа [Kennedy, 1984; 1987]. Опыт оценки и управления политическими факторами на международную деятельность отдельных фирм в 1980-е годы нашел отражение в трудах С. Блэка и А. Сундарама [Sundaram, Black, 1995], Ч. Кеннеди [Kennedy, 1991], Ф. Стапенхэрста [Stapenhurst, 1995]. В данных работах преимущественно использовался кейс-метод, который не позволяет читателю судить об использованных методиках анализа политических рисков.

Осмысление глобальных экономических и общественных изменений привело к появлению в середине 1990-х годов ряда публикаций методологического характера. Разработчики одной из самых эффективных методик оценки политических рисков В. Коплин и М. О'Лири раскрывают методологию риск-анализа и практику ее применения в деятельности крупнейшей исследовательской компании *Political Risk Services* [Coplin, O'Leary, 1994]. Они идентифицируют ключевые факторы политической нестабильности в отдельных регионах и в мире в целом, а также выделяют тенденции развития теоретической базы риск-анализа [Ibid., 1995]. Авторские методики и модели анализа политических рисков изложены в работах Л. Хоувэлла [Howel, 1994], Е. Кларка и Б. Маруа [Clark, Marois, 1996]. В связи с политическими и экономическими изменениями в России в данный период за рубежом появляются публикации, посвященные оценке политических рисков в нашей стране [Comeaux, 1993; Sobell, 1994].

На стыке тысячелетий публикационная активность по проблемам выявления и оценки политических факторов заметно снизилась. В 1995 г. прекратил существование Совет по управлению рисками в международном бизнесе (CIBRM) (до 1990 г. — Ассоциация аналитиков политического риска (APRA)). На данном этапе методологические разработки профильных компаний, специализирующихся на анализе страновых и политических рисков, а также самостоятельные разработки международных корпораций и банков носили закрытый внутрикорпоративный характер. Основные исследования сосредоточиваются на идентификации и оценке соответствующих рисков. В данный период получило популярность определение политического риска, предложенное американским исследователем Я. Бреммером: это «влияние политики на рынки, включающее в себя все факторы, которые могут политически стабилизировать или дестабилизировать страну» [Bremmer, 2005, p. 52]. К факторам, которые способствуют нестабильности, он отнес изменения в правительстве, законодательных органах и военном управлении. Кроме того, при оценке политического риска ученый учитывает влияние на функционирование политического режима форс-мажорных обстоятельств: террористических актов, крупных стихийных бедствий и т. д. В таком видении риски не подлежат количественной оценке. Более популярное в современной зарубежной литературе определение У. Бека [Beck, 1992] характеризуется широтой подхода. Немецкий социолог понимает риск как атрибут модернизации. Поэтому, по его мнению, «современные риски не могут быть рассчитаны, ожидаемы, нельзя определить их содержание и защититься от них» [Reith, 2004, p. 385].

В первое десятилетие XXI в. большое внимание уделялось изучению воздействия демократии на политические риски и прямые иностранные инвестиции (ПИИ). Результаты исследований противоречивы. С одной стороны, утверждалось, что демократия снижает политические риски благодаря используемым принципам предсказуемости, стабильности и прозрачности принятия решений, и «затраты на поддержание репутации влияют на побуждения лидеров экспроприировать многонациональные активы» [Jensen, 2008, p. 2]. С другой стороны, демократия приводит к росту политических рисков вследствие политической нестабильности, которая имеет тенденцию к их увеличению в период выборов, и способности конкурирующих групп воздействовать на принятие решений [Ibid., p. 4; Bechtel, 2009].

Растущая взаимозависимость мировых рынков и широкие возможности международного инвестирования способствовали росту конкуренции между странами за привлечение ограниченных финансовых ресурсов. В условиях мирового экономического кризиса значимость оценки влияния совокупности внутривнутриполитических факторов на инвестиционный климат страны заметно увеличилась. В этой ситуации в деловой среде размер политических рисков для инвесторов стал рассчитываться как величина, обратная потенциальной выгоде, ожидаемой от выхода на рынок [Bremmer, 2005; Bechtel, 2009].

Кризис исследований политических факторов и связанных с ними рисков на рубеже тысячелетий привел к акцентированию внимания ряда отечественных и зарубежных специалистов на отдельных функциональных [Политический риск..., 1992, с. 7] и отраслевых вопросах [Турбина, 1995]. Разные уровни воздействия политических факторов (информационный, «мягкая сила», дипломатический, силовой, экономический) отмечены М. В. Братерским [2010, с. 7]. Первые четыре уровня нашли должное отражение также в трудах Е. Вилсона [Wilson, 2008], Е. Йошихары и О. К. Холмса [Yoshihara, Holmes, 2008, p. 123].

В это время особую актуальность приобретает исследование экономического воздействия политического фактора, имеющего количественную рыночную оценку. Экономические последствия внешней политики усиливаются активным развитием международной торговли и мобильностью капиталов. Однако экономический инструментарий внешней политики крайне слабо освещен в научной литературе. Вопросам использования экономических механизмов для решения внешнеполитических задач посвящены книги Д. Болдвина [Baldwin, 1985], Б. Стейла и Р. Литана [Steil, Litan, 2006], а также работа Г. Шиффмана [Shiffman, 2006].

Отечественные разработки в области политического риска не носили системного характера, являясь прерогативой «закрытых» исследований в сфере разведки и внешнеполитического прогнозирования. Интерес российских ученых к изучению политических рисков возник в начале 1990-х годов [Политический риск..., 1992]. Систематизацию и критический анализ зарубежных исследований, определяющих политические риски, базовые модели их оценки и анализа провела И. А. Подколзина [1996; 2012].

Идентификация, оценка и управление рисками функционирования экономических систем входят в сферу научных интересов ученых СПбГУ. Данной проблематике посвящены труды С. В. Валдайцева [2001], А. В. Воронцовского [2005], Г. В. Черновой и А. А. Кудрявцева [2003]. С. В. Валдайцев акцентировал внимание на проектных рисках, подразделяя их на технические и коммерческие. Важно отметить сходство его

идентификации указанных рисков с политическими. Последние, как и технические, оцениваются силами сторонних незаинтересованных и наиболее авторитетных экспертов. С коммерческими рисками политические схожи в части необоснованного определения приоритетов общей экономической и рыночной стратегии, что может найти выражение в ошибочном самосознании интересов страны или региона, а также в неправильной оценке современного положения и ближайших перспектив как страны, так и ее отдельных институтов. Кроме того, С. В. Валдайцев выделил в составе коммерческих рисков проблемы взаимодействия партнеров, актуальные и в политической сфере: вхождение в договорные отношения с недееспособными партнерами, задержка выполнения текущих обязательств, выход участников из совместного проекта, блокирование отношений в связи с некачественно составленными договорами. Сюда, в частности, относится и смена собственников или субъектов контроля в результате реорганизации и приватизации с вероятным отсутствием четкой преемственности во взятых обязательствах после реорганизации и приватизации. Важным вкладом ученого явилась идентификация рисков возникновения конфликтов. Риски конфликтов с действующим законодательством и обществом возникают, когда эффективные для одних акторов инновации затрагивают интересы других. Они могут выражаться в принятии законодательных актов или акциях протеста заинтересованных сторон. Особенно это важно в отраслях промышленной инфраструктуры, когда конфликт с обществом может затруднить найм местных кадров необходимой квалификации, привлечение специалистов, считающихся с мнением оппозиции. В итоге они, как минимум, вынудят инвесторов пойти на дополнительные расходы для налаживания отношений с общественностью и модификации самого инфраструктурного проекта.

А. В. Воронцовский, по нашему мнению, предложил методологический подход, который может применяться к оценке различных видов рисков. Под мерой риска он понимает оценку «распределения будущих доходов с учетом шансов их получения, которая учитывает отклонение как в сторону сокращения доходов, так и в сторону их повышения. Риск характеризует не точную границу разброса значений будущих доходов, а представляет собой некоторую меру этого распределения, определяемую с учетом субъективных вероятностей» [Воронцовский, 2005, с.14]. Хотя, как справедливо отмечает ученый, на практике чаще используют одностороннюю характеристику риска: субъективно оцениваемую вероятность наступления нежелательного результата.

Особое направление исследований связано с изучением политических рисков в России. Оно представлено трудами как российских, так и зарубежных ученых. Сюда можно включить исследования, проведенные на основе концепции «общества риска» [Яницкий, 1998], с точки зрения инвестора, в частности зарубежного [Liuhto, 2009, р. 7–44], с акцентом на вопросы, связанные с общей конкурентоспособностью страны в международном сравнении [World Economic Forum Annual Meeting, 2011], криминализацией бизнеса или с деловой практикой повышения/снижения политических рисков инвестирования в экономику России [Kosonen, 2011]. Дебаты по оценке политических рисков в связи с этим проходят либо в широком формате, как обсуждение вопроса о потенциале страны в области модернизации экономики и политической системы, либо в более узком смысле, как определение особых мер, которые препятствуют улучшению инвестиционного климата в России.

Помимо отдельных ученых, весомый вклад в развитие исследования политических факторов и рисков внесли профессиональные ассоциации и специализированные институты. Первой такого рода организацией стала частная консалтинговая структура BERI S. A. (Business Environment Risk Intelligence). Созданный в 1966 г. в США, штате Вашингтон, институт с тех пор является авторитетным источником информации более чем по 140 странам. Основные клиенты фирмы — ТНК и международные банки. BERI S. A. предлагает подписку на аналитические обзоры, затрагивающие анализ и оценку политических факторов: *Business Risk Service (BRS)*, *Country Risk Forecasts for International Lenders (FORELEND)*, *Historical Ratings Research Package (HRRP)*, *Mineral Extraction Risk Assessment (MERA)*, *Quality of Workforce Index (QWI)*, *The Financial Ethics Index (FEI)*. Другие известные организации, в настоящее время специализирующиеся на исследовании политических факторов и рисков, — *Oxford Analytica*, *Maplecroft*, *Business Monitor International*, *Country Risk Solutions*, *Economist Intelligence Unit*, *Eurasia Group*, *The PRS Group*, *Inc.*

В период мирового экономического кризиса одни исследовательские группы прекратили существование, другие переориентировались на социальные или экономические проекты (например, *Frost&Sullivan*, *Futures Group*). Основанная в 1996 г. Глобальная ассоциация специалистов по рискам, являясь некоммерческой организацией, занимается подготовкой кадров в области финансового риска и управления энергетическими рисками.

Следует упомянуть две финансово-ориентированные рейтинговые системы: *Institutional Investor's Country Credit Rating* и *Euromoney's Country Risk Index*. *Institutional Investor* разрабатывает кредитные рейтинги стран (*Country Credit ratings*). Они основаны на информации, полученной ведущими экономистами, а также независимыми специалистами в области рисков, работающими в крупнейших банках, финансовых отделах и службах безопасности фирм. Респонденты, имеющие индивидуальный вес в зависимости от авторитета своей организации, оценивают каждую страну по шкале от 0 до 100, где 100 баллов соответствуют минимальной вероятности дефолта. В модели *Euromoney* рейтинг странового риска определяется с помощью индикаторов, количественные параметры которых обычно комбинируются с мнениями экспертов и формируют сложную динамическую модель, позволяющую прогнозировать развитие национальной и международной экономики.

Подведем итоги. Под политическими факторами экономического развития понимаются действия государства, общества или отдельных его сегментов как внутри страны, так и за ее пределами, которые оказывают позитивное или негативное влияние на ведение деловых операций. Степень воздействия политического фактора на экономику определяется через оценку политических рисков. На наш взгляд, наиболее точно политический риск характеризуется риском воздействия политических сил на рынки, проведения политического руководства соответствующими отраслями. Вместе с тем понятие «политический риск» является многомерным и интерпретируется по-разному в зависимости от цели его использования. В контексте российской политики концепция политического риска часто имеет глубокое философское содержание. В то же время исследования проводятся в конкретных секторах экономики или явления и, как правило, принимают концепцию риска по номинальной ценности, не вдаваясь в подробности ее концептуальной основы. Ниже будет проведен анализ политических рисков в транспортном секторе, который сосредото-

вается на системных рисках, вытекающих из проводимой политики в России. Кроме того, мы будем обсуждать модели и механизмы, используемые при расчете рисков для инвесторов в этом секторе.

3. Политические факторы развития транспортного сектора

Политические факторы всегда оказывали большое влияние на формирование и развитие квазирынков, в частности транспортной отрасли, и прежде всего ее инфраструктурного сектора. Объекты транспортной инфраструктуры представляют собой крупные инвестиционные проекты. Поэтому для оценки влияния политического фактора и рисков на их строительство и эксплуатацию целесообразно применять теоретико-методологические подходы к управлению инвестиционными рисками. Среди подобного рода исследований особо заметен вклад А. В. Воронцовского. Прежде всего, политический риск он относит к недиверсифицируемым, или рыночным, которые определяются внешними факторами, оказывающими влияние на рынок в целом. Данный вид риска эксперт проекта может лишь принять во внимание в процессе управления отдельными проектами [Воронцовский, 2005, с. 17]. Классификация источников возникновения рисков на внутренние и внешние позволяет отнести силы политического характера к внеэкономическим внешним факторам. Поэтому можно лишь учитывать влияние политического фактора и предпринимать меры для защиты от него без какого-либо обратного воздействия.

Инвестиционные риски относятся к страновым. Страновой риск проявляется в непрогнозируемых изменениях политики государственных органов, порождающих разного рода последствия для инвесторов или иных субъектов, ведущих бизнес в данной стране. В РФ страновой риск для внешних инвесторов определяется политикой федеральных и региональных органов власти. Среди проявлений странового риска можно отметить [Там же, с. 26–27]:

- национализацию или экспроприацию собственности зарубежных инвесторов;
- принятие нормативных актов, препятствующих ведению бизнеса иностранными контрагентами (невозможность вывоза доходов за пределы страны, ущемление прав по управлению собственностью и т. д.);
- изменения в налоговом законодательстве, приводящие к падению доходов или убыткам;
- нарушение международных договоров и соглашений как на государственном уровне, так и уровне взаимоотношений отдельных фирм.

Схожее с А. В. Воронцовским исследование влияния политического фактора на транспортный сектор России с позиции страхования политических рисков представлено в работе Н. Йенсена [Jensen, 2008]. Система страхования политических рисков предлагает страхование от особых политических событий, которые делятся на три основные категории: войны и политическое насилие, экспроприация/нарушение договора и трансфертный риск. Первая категория охватывает различные по масштабам события — от террористического акта до применения политической силы, направленной против как отдельной компании, так и в больших масштабах, чтобы дестабилизировать политико-экономическую среду. Риск экспроприации включает в себя и непосредственно национализацию, и экспроприацию активов и нарушение

контрактов между фирмой и правительством, т. е. все явления, с которыми знакомы игроки российского рынка. Наконец, трансфертный риск касается возможных правительственных ограничений движения капитала во время финансового кризиса.

Предыдущие исследования рисков в транспортном секторе могут быть разделены на три основные тематические категории. Во-первых, анализ рисков, характерных для функционирования транспортного сектора и инфраструктуры, включая, например, перевалку опасных грузов, безопасность транспорта и т. п. [Артёмов, 2009]. Во-вторых, анализ рисков, связанных с реформой транспортного сектора или отдельных механизмов инвестиций в инфраструктуру [Максимов, 2007; Савчук, 2010]. В-третьих, оценка гуманитарной и экологической безопасности и рисков для конкретных видов транспорта, порожденных терроризмом, стихийными бедствиями, и, наоборот, воздействие транспорта на состояние окружающей среды [Слюсарь, 2004]. В применяющихся концепциях политических рисков в рамках данных категорий функциональный анализ объектов инфраструктуры, т. е. узлов и сетей, часто заменяет системные исследования. Именно разносторонний подход позволяет обеспечить слаженную работу транспортной отрасли, имеющей решающее значение для функционирования не только национальной экономики, но мирового хозяйства и общества в целом.

Влияние политического фактора на создание международной транспортной инфраструктуры имеет глубокие экономические последствия, что может быть показано на примере западных проектов по строительству газовых и нефтяных трубопроводов в Каспийском регионе [Братерский, 2010, с. 8]. Их реализация, с одной стороны, ведет к решению следующих политических задач: разрушение монополии РФ на транзит углеводородов на мировой рынок; снижение политической зависимости стран региона от России; подрыв влияния стран — членов ОПЕК, на долю которых приходится 34,7 % мирового производства нефти (рассчитано по: [<http://www.opec.org>...]), на мировой рынок нефти, с другой стороны, преследует сугубо внешнеэкономические цели.

В России влияние политического фактора на формирование и развитие транспортной инфраструктуры особенно заметно. Национальный транспортный сектор, постоянно реформируемый с момента распада СССР, в значительной степени подвержен влиянию политического фактора. Транспортная отрасль трансформировалась из государственно управляемой структуры в рыночные институты. Результатом реформ явились недостаточные объемы инвестиций в инфраструктуру и уставной капитал транспортных компаний, что привело к низкой эффективности предоставляемых ими услуг. Старение существующей инфраструктуры и неэффективность транспортной системы в целом рассматриваются как одно из главных препятствий для России реализовать свой потенциал экономического роста. Следует, однако, отметить, что дефицит инфраструктуры — более общее явление, которое касается и других стран. Инфраструктура общего пользования в странах ОЭСР также сокращается из-за дефицита государственного финансирования [Inderst, 2009]. Это привело к частичной приватизации части инфраструктуры и различных механизмов, таких как государственно-частное партнерство (ГЧП), которые были созданы для привлечения частных инвесторов в инфраструктурные проекты. Механизм ГЧП способствует распределению рисков частного и государственного финансирования. Взяв на себя ответственность, государство становится гарантом устойчивости

проекта даже в условиях высоких страновых рисков. Экономические возможности страны, характеризующиеся, прежде всего, размером ВВП, являются здесь основным фактором противодействия высоким страновым рискам. В России механизм ГЧП применяется в крупных инфраструктурных проектах, но он не доказал свою эффективность в смягчении политических рисков, связанных с такими предприятиями. Мы это связываем в широкими возможностями правительства в привлечении дополнительных средств из федерального и региональных бюджетов в случае возникновения конфликтов между участниками ГЧП, а также с внешними акторами. Кроме того, на российские ГЧП воздействуют дополнительные негативные силы: низкая эффективность правительства, заметный разрыв между законодательной базой и инструментами регулирования, макроэкономическая нестабильность.

На примере строительства автомобильных дорог в России покажем подверженность воздействию политического фактора крупных инфраструктурных проектов. Этот сектор транспортной инфраструктуры был выбран неслучайно. Здесь часто незаконные действия отдельных акторов квалифицируются как результат деятельности политических и общественных сил. Так, в конце декабря 2011 г. газета «Ведомости» сообщила о расследовании хищения 8 млрд рублей из Инвестиционного фонда России при строительстве четвертой кольцевой дороги вокруг Москвы. Компания отвергла обвинения в хищении государственных средств как необоснованные [Смирнов, Петрова, 2011, с. 42]. Сумма хищения была настолько крупная, что даже занимавший в то время пост Президента РФ Д. А. Медведев в разговоре с активом партии «Единая Россия» и Общественным комитетом сторонников по вопросам развития транспортной системы страны обозначил дорожно-строительный сектор как сферу, где «не ворует только ленивый» [Медведев, 2011]. Коррупция является одной из причин ухудшения делового климата в России, но политические факторы связаны с функционированием политического режима, а не с отдельными случаями воровства государственных средств.

ГЧП являются распространенной формой реализации крупных инвестиционных проектов транспортной инфраструктуры в России. Строительство на основе концессионного договора платной дороги между Москвой и Санкт-Петербургом подвержено значительному влиянию политического фактора. Возникшие в ходе реализации проекта политические риски нельзя отнести к какой-либо одной из упомянутых выше категорий. Подрядчик, «Северо-Западная концессионная компания» (СЗКК), была создана в 2007 г. на паритетных началах французской компанией *Vinci SA* (39%), ее подразделением *Eurovia* (11% акций) и акционерами российской группы «Н-Транс» (50%), которая через офшорные механизмы контролируется предпринимателем А. Ротенбергом, соратником В. Путина [Vinci SA, 2012, p. 34; Сардиев, 2010]. Подписанное концессионное соглашение предполагает участие *Vinci SA* в проектировании, финансировании, строительстве и эксплуатации 43-километрового участка новой автомагистрали. На 2010 г. смета строительства первого участка составляла около 60 млрд рублей. Из них 22,85 млрд рублей правительство выделило из Инвестиционного фонда, оставшуюся часть должны финансировать Сбербанк России и государственная корпорация «Внешэкономбанк». В апреле 2010 г. банками было принято решение выпустить для финансирования проекта 20-летние рублевые облигации ООО СЗКК на сумму 10 млрд руб., обеспеченные государственной

гарантией в соответствии с Постановлением Правительства РФ № 128 от 5 марта 2010 г. [<http://www.msp-highway.com...>].

Реализация проекта была приостановлена в октябре 2010 г. Д. А. Медведевым после обращения к нему гражданских активистов защиты Химкинского леса пересмотреть проект. Официального решения по вопросу маршрута строительства трассы принято в тот момент не было. Однако протесты не остались без последствий. Уже в 2010 г. был подготовлен целый блок мер, компенсирующих урон для экологии, в частности масштабное увеличение посадок деревьев ценных пород и сокращение территории вырубки леса.

Окончательное решение о продолжении проекта было принято в декабре 2010 г. на встрече Д. А. Медведева и премьер-министра Франции Ф. Фийона. Встреча состоялась по инициативе французской стороны из-за нарушения концессионного соглашения по строительству дороги. Здесь очевидно нарушение международного договора вследствие высокого странового риска. Штрафные санкции для российской стороны в случае срыва сроков эксперты оценивали в 3–3,5 млрд рублей [Дорога пойдет лесом, 2010].

Вмешательство бывшего в то время премьер-министром В. В. Путина позволило продолжить финансирование проекта Сбербанком и Внешэкономбанком. Кроме того, осенью 2011 г. французская строительная компания *Vinci SA* подтвердила свой интерес к участию в консорциуме. По ее рекомендации в ноябре 2011 г. «Северо-Западная концессионная компания» (ООО «СЗКК»), концессионер головного участка скоростной трассы «Москва — Санкт-Петербург», привлекла международного консультанта для разработки Программы по улучшению состояния экосистемы Химкинского леса. Им выступила французская компания *PurProjet*, специализирующаяся на разработке и реализации программ по сохранению и восстановлению лесов, а также на развитии проектов регионального благоустройства. При разработке программы была разработана модель, основанная на постоянном диалоге с заинтересованными сторонами с акцентом на мнение местного населения [<http://www.msp-highway.com...>].

Влияние российских политических и общественных сил в процессе реализации этого инфраструктурного проекта не только привело к пересмотру иностранным инвестором своей позиции, но и способствовало усилению правительственных мер в отношении освоения собственных финансовых ресурсов. В конце декабря 2011 г. Д. А. Медведев поручил правительству разработать механизм использования средств Фонда национального благосостояния для финансирования крупных проектов транспортной инфраструктуры. Фонд был первоначально предназначен для защиты России от негативного воздействия экономических факторов. План использовать его в инвестировании крупных инфраструктурных проектов соответствует общемировым тенденциям и рекомендациям экспертов по дифференциации источников финансирования проектов, имеющих государственное значение.

В рассмотренном примере именно политическая система явилась генератором рисков реализации отдельного проекта и модернизации транспортной отрасли в целом. В сложившейся ситуации анализ политических сил позволяет принять решения относительно возможностей реализации и источников инвестирования проекта, обеспечения доходности и надежности инвестиций, а также с учетом адекватной оценки предвидимых рисков распределить средства, направляемые на их страхова-

ние или минимизацию. В свою очередь, минимизация рисков осуществляется благодаря снижению и предотвращению отдельных видов рисков проекта и использованию стандартных и индивидуальных программ коммерческого страхования.

Инвестиционные риски реализации проектов зарубежной транспортной инфраструктуры часто отпугивают потенциальных вкладчиков. Эта ситуация касается не только России. Европейский инвестиционный банк (ЕИБ) совместно с Еврокомиссией разработал Инструмент гарантирования займов для проектов трансъвропейской транспортной инфраструктуры (LGTT) [The Loan Guarantee Instrument..., 2008]. Данный Инструмент направлен на облегчение участия частного сектора в финансировании ключевых объектов региональной транспортной инфраструктуры. В ЕС так же, как и в России, высоки риски частных инвесторов, участвующих в реализации стратегических проектов со стадии проектирования. LGTT частично их покрывает, тем самым значительно повышая финансовую жизнеспособность проектов. Вклад в рамках LGTT составляет 1 млрд евро (по 500 млн евро от Еврокомиссии и ЕИБ), которые предназначаются для поддержки 20 млрд евро основных займов. Такая поддержка существенно помогает заемщикам обслуживать основной займ в периоды «разгонки» проекта и начального трафика, снижая тем самым маржу.

Строительство платной дороги «Москва — Санкт-Петербург» не относится к приоритетным проектам ЕС, поэтому не подлежит какой-либо поддержке европейских региональных институтов. Тем не менее этот пример ярко демонстрирует последствия политического фактора, его влияние на иностранного концессионера, выявляет новые виды неопределенностей, а также показывает возможность персонализации политики в России. Упомянутый выше проект показал необходимость формирования алгоритма анализа политического фактора, оценки рисков и необходимости современных механизмов их страхования.

Риски инвестирования объектов транспортной инфраструктуры существуют и в пределах его собственного государства, но они выходят на первый план при реализации международных и зарубежных проектов. Сам факт иностранного участия в проекте может расцениваться как вмешательство или даже нарушение суверенитета чужого государства. При этом воздействие политической системы как своего, так и зарубежного государства определяется разнонаправленными факторами. Они формируют политическую неопределенность для инвестора, а следовательно, и политические риски, которые являются продуктом политической нестабильности и политической неопределенности. Их возникновение вызвано такими факторами, как порядок передачи власти, преемственность государственной политики, формы и методы реализации полномочий местными властями. В то же время строительство и модернизация международной транспортной инфраструктуры выступают мощнейшим инструментом политического воздействия на отдельные страны и регионы со стороны политических институтов.

Наглядный пример воздействия транспортной инфраструктуры на политические институты — проект «TRACECA» (Transport Corridor Europe—Caucasus—Asia). Эта международная транспортная программа, в реализации которой участвуют ЕС и ряд стран Восточной Европы, Кавказа и Центральной Азии при поддержке США, была инициирована в 1993 г. Согласно подписанному Многостороннему соглашению о международных транспортных инициативах, товарные потоки между государствами Центральной Азии и ЕС должны были направляться в обход РФ по

новому коридору с выходом на трансъевропейскую сеть. В результате реализации проекта Россия не только частично потеряла транзитные грузы, но и возникла вероятность осложнения ее отношений с некоторыми бывшими советскими республиками. С коммерческой точки зрения проект оказался неуспешным из-за дороговизны его эксплуатации и расположения транспортных путей в политически нестабильных регионах. С 2009 г. операционные издержки покрываются исключительно странами-участницами.

4. Особенности формирования и развития транспортной инфраструктуры в период мирового экономического кризиса

Упомянутый выше проект строительства автомобильной дороги «Москва — Санкт-Петербург» начал реализовываться в кризисный период. Посмотрим, насколько были типичными такие проекты и как они зависели от действия политических факторов. В табл. 1 показаны источники финансирования объектов транспортной инфраструктуры ЕС на протяжении нескольких этапов. Данные свидетельствуют о том, что в кризисный период финансирование строительства объектов продолжало расти. По-прежнему основная часть инвестиций приходится на ЕС-15 (81,5%), однако темпы прироста инвестирования в новых странах-членах ЕС заметно выше. Займы и гарантии Европейского инвестиционного банка в докризисный период превышали субсидии ЕС, во время кризиса они количественно сравнялись. Поступления из иных источников финансирования, в частности национальных, в абсолютных показателях продолжали расти, хотя их роль по отношению к европейским финансовым программам несколько снизилась. На наш взгляд, это связано с перераспределением средств в рамках отдельных стран.

Таблица 1. Транспортная инфраструктура ЕС-27

Структура финансирования проектов трансъевропейской транспортной инфраструктуры	1996–1999 гг.	2000–2006 гг.	2007–2013 гг.
<i>Затраты, млрд евро</i>			
TEN-T Основная сеть	106	302	390
В том числе:			
— новые страны-члены (ЕС-12)	5	27	72
— старые страны-члены (ЕС-15)	101	275	318
<i>Вклад ЕС, млрд евро</i>			
Программа TEN-T	2,23	4,43	8,013
Фонд сближения + Европейский фонд регионального развития (сближение регионов)	15,74	25,1	44,2
Займы и гарантии Европейского инвестиционного банка	26,5	41,4	53,0
<i>Общий вклад ЕС, млрд евро</i>			
Субсидии	18,06 (17%)	29,53 (9,8%)	52,2 (13,4%)
Субсидии и займы	44,56 (41%)	70,93 (22,5%)	105 (27%)
Другие источники (национальные)	63,4 (59%)	231,1 (76,5%)	285 (73%)

Источник: [<http://ec.europa.eu/transport...>].

По приоритетным проектам обнаруживаются те же тенденции (табл. 2), не считая относительного снижения финансовой поддержки ЕС и повышения роли других, в том числе национальных, источников финансирования. Важно отметить, что приоритетные проекты поглощали только 43,3% субсидий и займов ЕС и 27,3% средств иных источников в докризисный период; 45,1 и 37,4% в кризисный период соответственно. При росте общих инвестиций и из отдельных источников доля субсидий и займов Еврокомиссии снижается на 2,0%, национальных правительств — увеличивается на 2,0%. Таким образом, национальные правительства становятся более заинтересованными в реализации приоритетных европейских проектов. Среди наиболее известных приоритетных проектов, строительство которых проходило в кризисный период, следует назвать железнодорожные оси: «Берлин — Палермо» (на строительство которой Еврокомиссия в 2007–2013 гг. выделила 963 млн евро [Сох, 2010]), «Лион — украинская граница» (672 млн евро [Brinkhorst, 2010]).

Таблица 2. Тридцать приоритетных трансъевропейских проектов (исключая Галилео)

Структура финансирования приоритетных проектов TEN-T	1996–1999 гг.	2000–2006 гг.	2007–2013 гг.
<i>Затраты, млрд евро</i>			
TEN-T 30	32,65	93,7	154
В том числе:			
— новые страны-члены (ЕС-12)	—	—	16
— старые страны-члены (ЕС-15)	—	—	138
<i>Вклад ЕС, млрд евро</i>			
Программа TEN-T	1,35	2,80	5,4
Фонд сближения	3,83	7,0	12,3
Европейский фонд регионального развития (сближение регионов)	1,46	4,81	4,7
Займы и гарантии Европейского инвестиционного банка	9,78	16,1	25
<i>Общий вклад ЕС, млрд евро</i>			
Субсидии	6,64 (20,3%)	14,61 (15,6%)	22,4 (14,5%)
Субсидии и займы	16,42 (50,3%)	30,71 (32,8%)	47,4 (30,8%)
Другие источники (национальные)	16,23 (49,7%)	63 (67,2%)	106,6 (69,2%)

Источник: [<http://ec.europa.eu/transport...>].

Общие инвестиции в инфраструктуру наземного транспорта стран-лидеров по привлечению капитала в данный сектор в 2005–2011 гг. показаны в табл. 3. В кризисный период заметно сократилось финансирование транспортной инфраструктуры только в Японии. До этого резкое падение отмечалось в 1997–1998 гг. — в период азиатского финансового кризиса (до 66,6 млрд долл. США) [Weltman, 2013]. В 2000 г. наблюдался пик роста — 89,4 млрд долл. Затем — очередное затяжное снижение до 38,4 млрд долл. США в 2007 г. (11,3% по сравнению с 2006 г.). Похожая ситуация и в России, с единственным отличием — запоздалым на 1 год вхождением в кризис (2,9 млрд долл. США в 1999 г.). В 2009 г. сокращение финансирования достигло 33,8%. Для Испании характерно еще более запоздалое снижение (2011 г. на 16,1%). По нашему мнению, одновременное снижение инвестиций объясняется комплексом проблем, возникших в соответствующих странах. Политический фактор лишь

усилил структурные диспропорции в экономике, негативное воздействие экономической политики и др. На остальные страны-лидеры по привлечению инвестиций в транспортную инфраструктуру мировой кризис не повлиял. Более того, в Австралии и Канаде наблюдался устойчивый рост инвестиций.

Таблица 3. Общие инвестиции в инфраструктуру наземного транспорта стран-лидеров по привлечению капитала в данный сектор в 2005–2011 гг., млрд долл. США

Страна \ Годы	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Япония	46,2	43,3	38,4	39,2	46,8	47,1	н/д
Австралия	8,2	8,2	10,0	10,1	11,3	14,8	19,3
РФ	7,9	9,1	12,8	19,5	12,9	15,3	18,6
Франция	15,6	16,5	17,2	17,9	17,9	17,1	17,2
ФРГ	14,4	15,5	15,5	16,1	16,8	16,6	16,6
Канада	6,1	7,4	8,5	9,4	11,4	16,1	15,9
Испания	14,3	14,7	16,4	17,5	18,4	16,1	13,5
Великобритания	11,4	14,3	13,9	13,6	12,9	12,9	11,8
Польша	2,1	3,0	4,1	5,4	6,0	7,2	9,3

Источник: [<http://stats.oecd.org...>].

Попробуем выявить степень влияния мирового экономического кризиса на инвестирование транспортной инфраструктуры малых развитых стран (табл. 4). Как известно, для малых стран характерны запоздалое вхождение в мировой экономический кризис и затянувшийся выход из него. Кризис негативно затронул только инвестирование транспортной инфраструктуры Дании (-18,3%) и Чехии (-24,8%). В Швейцарии, Нидерландах, Норвегии, Азербайджане наблюдается заметный рост финансирования транспортной инфраструктуры. Особо показателен опыт привлечения инвестиций в Азербайджане для реализации международных проектов трубопроводного и железнодорожного транспорта.

Таблица 4. Общие инвестиции в инфраструктуру наземного транспорта малых стран-лидеров по привлечению капитала в данный сектор в 2005–2011 гг., млрд долл. США

Страна \ Годы	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Швейцария	4,96	5,06	5,00	5,46	5,88	6,42	н/д
Нидерланды	3,02	2,67	2,79	3,28	3,50	3,65	н/д
Швеция	2,42	2,47	2,68	2,92	2,89	3,09	н/д
Бельгия	2,63	2,68	2,47	2,84	2,84	н/д	н/д
Норвегия	1,65	1,73	2,03	2,27	2,75	3,10	3,25
Австрия	2,02	2,30	2,38	2,56	2,73	2,34	2,54
Чехия	1,91	1,97	2,12	3,28	2,78	2,34	1,76
Азербайджан	0,10	0,27	0,38	1,34	1,27	1,55	1,56
Дания	1,69	1,37	1,26	1,31	1,07	1,33	н/д
Финляндия	0,88	0,89	1,02	1,30	1,28	1,18	н/д

Источник: [<http://stats.oecd.org...>].

Таким образом, кризис неодинаково влияет на объемы финансирования транспортной инфраструктуры стран-лидеров по привлечению инвестиций.

5. Политические риски и модернизация транспортной инфраструктуры

Влияние политического фактора многогранно. Поэтому ограничимся рассмотрением взаимозависимости страновых рисков и объемов инвестирования в национальную транспортную инфраструктуру соответствующих стран. Список наименее рискованных для инвестиций стран во втором квартале 2013 г. по версии Euromoney представлен в табл. 5. По второму и третьему столбцам можно судить о его относительной стабильности.

Таблица 5. Наименее рискованные для инвестиций страны

Страна	Ранг странового риска во 2-м квартале 2013 г.	Ранг странового риска в 1-м квартале 2013 г.	Значение индикатора
Норвегия	1	1	89,7
Швейцария	2	2	87,44
Люксембург	3	3	87,21
Сингапур	4	4	86,59
Швеция	5	5	86,41
Финляндия	6	6	84,54
Дания	7	7	82,49
Канада	8	8	82,45
Гонконг	9	11	81,74
Австралия	10	10	81,53

Источник: [Weltman, 2013].

Низкие страновые риски малых стран, показанные в табл. 5, не гарантируют привлечения инвестиций. Нидерланды, Бельгия, Чешская Республика активно строят новую и модернизируют прежнюю инфраструктуру, не дожидаясь повышения страновой оценки. Таким образом, мы статистически показали практическое отсутствие связи между размерами рисков и инвестициями в наземную транспортную инфраструктуру отдельных стран. Решение о строительстве объектов в соответствии с действующим национальным законодательством принимают либо представители бизнеса, либо органы власти.

Информация ОЭСР об объемах инвестиций в инфраструктуру наземного транспорта (табл. 6) показывает, что они слабо зависят от страновых рисков. Только Австралия и Канада попали в первые десять строк обеих таблиц, что мы связываем с особым типом экономической модели развития — «колониальным капитализмом». Не проявляется зависимость между рассматриваемыми инвестициями и размером ВВП на душу населения, а также протяженностью национальной территории. Отсутствие количественных оценок особенностей рельефа страны не позволяют сделать однозначный вывод об этой взаимозависимости. Зато очевидна корреляция национальных инвестиций в наземную инфраструктуру и размеров ВВП.

Таблица 6. Общие инвестиции в инфраструктуру наземного транспорта стран-лидеров в 2011 г. (млрд долл. США) и рейтинг странового риска во 2-м квартале 2013 г.

Ранг по объемам инвестирования	Ранг странового риска***	Ранг ВВП (с учетом ППС)	Ранг ВВП на душу населения***	Ранг размера территории****	Страна	Размер инвестиций
1	н/д	2	14	3	США*	109,0
2	н/д	5	38	62	Япония**	47,08
3	10	19	20	6	Австралия	19,28
4	н/д	7	77	1	РФ	18,56
5	н/д	10	40	43	Франция	17,22
6	н/д	6	29	63	ФРГ	16,57
7	8	14	19	2	Канада	15,90
8	н/д	15	47	52	Испания	13,49
9	н/д	9	34	80	Великобритания	11,8
10	н/д	22	69	70	Польша	9,27
13	2	37	16	136	Швейцария**	6,42
17	5	35	26	56	Швеция	3,27
18	1	46	9	68	Норвегия	3,25
26	7	55	32	134	Дания**	1,33
27	6	56	37	65	Финляндия	1,29
35	3	100	5	179	Люксембург	0,37

Источник: [http://stats.oecd.org...; Ну, 2013; Weltman, 2013; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/profileguide.html; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2004...; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147...].

Примечания: * — данные за 2009 г., ** — данные за 2010 г., *** — данные за 2012 г., **** — данные за 2013 г.

Таблица 7. Общие инвестиции в инфраструктуру наземного транспорта малых стран Западной Европы в 2011 г., млрд долл. США

Ранг по объемам инвестирования	Ранг странового риска	Ранг ВВП (с учетом ППС)	Ранг ВВП на душу населения	Ранг размера территории	Страна	Размер инвестиций
13	2	37	16	136	Швейцария*	6,42
16	н/д	24	23	135	Нидерланды	3,69
17	5	35	26	56	Швеция	3,27
18	1	46	9	68	Норвегия	3,25
20	н/д	33	31	141	Бельгия**	2,84
21	н/д	38	21	114	Австрия	2,45
23	н/д	52	65	111	Португалия	1,91
24	н/д	45	56	116	Чехия	1,76
26	7	55	32	134	Дания*	1,33
27	6	56	37	65	Финляндия	1,29

Источник: [http://stats.oecd.org...; Weltman, 2013; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/profileguide.html; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/...Australia ...; https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/...Luxembourg ...].

Примечания: * — данные за 2010 г., ** — данные за 2009 г.

Страны-лидеры по инвестициям, вкладываемым в наземную транспортную инфраструктуру, характеризуются крупномасштабными экономикami. Это, в частности, и объясняет их активность в вопросах строительства и модернизации национальных транспортных сетей. Посмотрим, является ли низкий страновой риск залогом активной инвестиционной деятельности в транспортной отрасли малых государств (табл. 7).

По этой группе стран наблюдается та же закономерность, что и в случае крупномасштабных экономик: заметна взаимозависимость рейтинга размера ВВП и объема инвестиций. В табл. 8 рассчитаны соотношения размеров инвестиций в наземную транспортную инфраструктуру и ВВП (с учетом паритета покупательной способности (ППС)).

Таблица 8. Удельный вес инвестиций ведущих стран в наземную транспортную инфраструктуру в национальном ВВП (с учетом ППС)

Ранг по объемам инвестирования	Страна	Размер ВВП с учетом паритета покупательной способности, млрд долл. США	Размер инвестиций в наземную транспортную инфраструктуру, млрд долл. США	Инвестиции/ВВП, %
1	США	15940,0	109,0	0,68
2	Япония	4704,0	47,08*	1,00
3	Австралия	986,7	19,28	1,95
4	РФ	2555,0	18,56	0,73
5	Франция	2291,0	17,22	0,75
6	ФРГ	3250,0	16,57	0,51
7	Канада	1513,0	15,90	1,05
8	Испания	1434,0	13,49	0,94
9	Великобритания	2375,0	11,80	0,49
10	Польша	814,1	9,27	1,14
13	Швейцария	369,4	6,42*	1,74
16	Нидерланды	718,6	3,69	0,51
17	Швеция	399,4	3,27	0,82
18	Норвегия	281,7	3,25	1,15
20	Бельгия	427,2	2,84**	0,66
21	Австрия	364,9	2,45	0,67
23	Португалия	250,6	1,91	0,76
24	Чехия	291,7	1,76	0,60
26	Дания*	213,6	1,33	0,62
27	Финляндия	200,7	1,29	0,64

Источник: [http://stats.oecd.org...; Ну, 2013; https://www.cia.gov/library ...].

Примечания: * — данные за 2010 г., ** — данные за 2009 г.

У пяти из двадцати рассмотренных стран процентное отношение к ВВП инвестиций, вложенных в наземную транспортную инфраструктуру, превышает 1. Мы это связываем с особенностями географических характеристик стран: обширные осваиваемые территории Австралии и Канады, горный ландшафт (Швейцария, Норвегия), транзитное положение (Швейцария). На страновые статистические различия влияют также внешние источники финансирования. В частности, особое

транзитное положение Швейцарии, имеющей самый высокий индекс, способствует выделению больших средств из бюджета Евросоюза, хотя страна не является членом этой группировки. Однако многие трансевропейские маршруты прокладываются именно через нее. Сравнительно низкий показатель для России можно объяснить «морской» направленностью государственной политики и повышенными рисками реализации крупных проектов как для отечественных, так и зарубежных инвесторов (табл. 9).

Таблица 9. Рейтинг рисков в России, 2009 г. *

Категория риска	Рейтинг	Оценка
Безопасность	C	54
Политическая стабильность	C	60
Эффективность правительства	E	82
Закон и регулирование	D	70
Макроэкономические	D	70
Внешняя торговля и платежеспособность	C	57
Налоговая политика	C	50
Рынок труда	C	54
Финансовые	D	63
Инфраструктурные	C	50
Общая оценка риска	D	61

* E — максимальный риск; 100 — максимальная оценка риска.

Источник: [Economist Intelligence Unit, Risk Briefing, 2009, p. 10].

Инфраструктурные риски в РФ оцениваются как средние, наряду с налоговой политикой они самые незначительные из приведенных в табл. 9. При этом эксперты отмечают, что они варьируются от региона к региону. Предприятия в Москве и Санкт-Петербурге имеют лучший доступ к транспортным и телекоммуникационным объектам, чем в периферийных регионах. Возможности Инвестиционного фонда России оценивались ими как незначительные ввиду финансовых проблем, стоящих перед страной.

Таким образом, в кризисный период в целом инвестиции в транспортную инфраструктуру возрастают. В странах ЕС это касается как субсидий и займов европейских институтов, так и иных источников финансирования. Вместе с тем по ряду стран наблюдается снижение объемов инвестиций во время кризиса или в ближайший последующий период. Основным фактором, влияющим на размер инвестиций, является величина ВВП (с учетом ППС).

6. Механизмы финансирования транспортной инфраструктуры в докризисный, кризисный и посткризисный периоды

Правила финансирования и критерии выбора проекта для финансирования разрабатываются в рамках отдельных стран или интеграционных группировок. При этом принципиально новых схем поддержки в кризисный и посткризисный перио-

ды не было предложено. Корректируется лишь список потенциальных реципиентов в связи с изменившейся конъюнктурой. Европейская комиссия разработала отдельные правила финансирования трансъвропейской транспортной инфраструктуры [Infrastructure — TEN-T, 2007], которые включают в себя общие положения, формы поддержки, размер помощи. Проекты определяются в соответствии со статьей 155(1) Римского договора. Обратиться за финансовой поддержкой данных проектов могут как страны — члены ЕС, так и, в соответствии с соглашениями этих стран, международные организации, совместные предприятия, государственные или частные структуры.

Термин «проект» подразумевает как целый проект, так и части отдельных проектов, которые технически и финансово независимы и позволяют самостоятельно выполнять экономические и технические функции. Формы поддержки включают: софинансирование предпроектных работ, прямые займы для реализации непосредственно проекта, а также для иных работ в рамках сметы проекта, пересчет и компенсацию процентных ставок займов, полученных у ЕИБ и других государственных и частных финансовых институтов, софинансирование гарантий, которые будут выпущены ЕИБ за счет собственных ресурсов в соответствии с документом гарантии займа, и др. Размеры софинансирования ЕС зависят от этапа реализации проекта. Если на предпроектном этапе поддержка ЕС может составлять до 50% от оценочной стоимости проекта, то на стадии строительства помощь не может превышать 20% (30% для международных проектов при предоставлении гарантий финансовой жизнеспособности проекта и графика выполнения работ со стороны стран-участниц). Для неприоритетных проектов максимально возможная поддержка составляет 10%. Для проектов, входящих в ERTMS (The European Rail Traffic Management System), а также аналогичных систем в области управления дорожным, внутренним водным, авиационным, морским и прибрежным трафиком возможно максимальное софинансирование 50 и 20% соответственно. Еврокомиссия определяет общую финансовую поддержку транспортной отрасли, которая может быть в пределах 80–85% от 8 млрд евро, бюджетных ресурсов ЕС на период 2007–2013 гг. Это позволяет формировать многолетние программы финансирования.

Проекты определяются в соответствии с тем, насколько они удовлетворяют целям и приоритетам, изложенным в статьях 129b и 129c (1) Римского договора. Они могут применяться как для потенциально экономически жизнеспособных проектов, так и для тех, чья финансовая рентабельность на момент подачи заявки считается недостаточной. При решении вопроса о предоставлении займов также принимаются следующие критерии: степень «зрелости» проекта, его стимулирующее влияние на государственные и частные финансы, устойчивость финансового пакета, наличие возможных финансовых проблем, прямые или косвенные социально-экономические и экологические последствия, сложность проекта.

Заявки на финансовую помощь поступают в Комиссию от страны-члена или организации, заключившей договор с членом ЕС. Финансовый контроль осуществляется государствами-членами. Кроме того, Комиссия может направить своих представителей для проведения выборочных проверок по финансируемым проектам. Она может сократить, приостановить или прекратить финансовую помощь в случае нарушений или если хотя бы одно из условий, указанных в решении о предоставлении финансовой помощи, не удовлетворяется. Для систематической оценки реа-

лизации проектов Комиссия создала Исполнительное агентство Трансъевропейской транспортной сети (TEN-T EA), на которую возлагаются управление фондами ЕС, направленными на развитие этой сети.

Однако выявленные по данному алгоритму ключевые инфраструктурные проекты ЕС не нашли эффективных источников финансирования. Столкнувшись с кризисом на рынке банковского кредитования, правительства развитых стран осознали необходимость срочного решения проблем инвестиций в инфраструктуру как фактора экономического роста. Президент США Б. Обама в 2010 г. выделил 50 млрд долл. на инфраструктурные программы США, в то время как правительства других стран создавали инфраструктурные фонды для стимулирования инвестиций и рабочих мест. Недостатка в инвесторах нет. В инфраструктуру вкладывается существенно больше капитала, чем раньше, в докризисный период. Инвесторы ищут источник стабильных доходов, так как недвижимость уже таковым не является. В 1-м квартале 2012 г. функционировали 144 инфраструктурных фонда, вложивших в инфраструктурные проекты 93 млрд долл. В некоторых странах проблемы рынков долговых обязательств замедляют данный процесс. Поэтому за финансирование многих инфраструктурных проектов предстоит конкурентная борьба. В 2012 г. на 100 лучших инфраструктурных проектов было выделено около 800 млрд долл., что в два раза больше, чем в 2010 г. 205 млрд долл. направлено на реализацию проектов на Ближнем Востоке и в Северной Африке, 187 млрд долл. — в Северной Америке, 150 млрд долл. — в Европе, 94 млрд долл. — в Азиатско-Тихоокеанском регионе и 79 млрд долл. — в Юго-Восточной Азии. Если 80% от этой суммы должно будет финансироваться через рынки долговых обязательств, возникает еще одна проблема — сокращение количества банков. Ввиду повышенных политических рисков банки, преимущественно европейские, опасаются предоставлять долгосрочные кредиты. По экспертным оценкам, около 50 банков в докризисный период были готовы участвовать в масштабных «гринфилд»-проектах. Сейчас их количество сократилось до одного десятка. Пока только японские банки готовы взять на себя долгосрочные риски строительства новой инфраструктуры [Bowman, 2013]. Лучшими финансовыми институтами 2013 г., по версии Euromoney, стали *Soci t  G n rale CIB*, *Bank of Tokyo Mitsubishi UFJ* и *HSBC* [Awards for Excellence, 2013].

В посткризисный период для поддержки темпов роста ВВП, по оценкам *McKinsey Global Institute*, на реализацию инфраструктурных проектов во всех регионах мира потребуется 57 трлн долл. Это на 58% больше, чем потраченные за последние 18 лет 36 трлн долл., которые, кроме последних пяти лет, дешево и в полном объеме были получены от банковского сектора на основе долгосрочного кредитования [Ibid.]. В посткризисный период этот вид финансирования является как дорогим, так и крайне ограниченным, создающим финансовые проблемы для правительств. В такой ситуации новые игроки рынка капиталов и институциональные инвесторы, в частности страховые компании и управляющие активами организации, заполняют рынок.

7. Выводы

На основании проведенного исследования можно сделать следующие выводы:

1. Политические факторы в отечественной и зарубежной литературе по-прежнему остаются слабо изученными. Особый интерес к ним проявляется перио-

дически, как правило, во время региональных и мировых экономических и политических кризисов.

2. Оценка политических факторов и связанных с ними рисков в транспортной отрасли, в частности в ее инфраструктурном секторе, проводится бессистемно. Кроме того, часто коррупция расценивается как влияние политической силы, что в корне неверно. Коррупция в строительстве объектов транспортной инфраструктуры является фактором ухудшения делового климата. Политические факторы относятся к функционированию политического режима, а не к отдельным случаям нецелевого использования государственных средств.

3. В период мирового экономического кризиса замечен абсолютный рост инвестиций в строительство и дальнейшее развитие транспортной инфраструктуры. Объясняется это тем, что транспортный сектор остается стабильно доходным для инвесторов. Кроме того, государственная политика направлена на создание дополнительных рабочих мест, на увеличение налоговых поступлений в национальный бюджет, что, очевидно, обеспечивается данной отраслью.

4. Краткосрочное сокращение инвестиций в наземную транспортную инфраструктуру в крупных развитых странах отмечалось лишь в Японии, США, РФ и Испании. Замеченное одновременное снижение инвестиций объясняется комплексом проблем, возникших в соответствующих странах. Политический фактор только усилил структурные диспропорции в экономике, негативное воздействие экономической политики и др. Развитые малые страны так же нельзя охарактеризовать однозначно. В Дании и Чехии наблюдается снижение инвестиций в инфраструктуру. Швейцария, Нидерланды, Норвегия, участвуя в крупных международных проектах, активизировали развитие транспортного сектора. Мы связываем эти тенденции с явно выраженными потребностями стран в строительстве и модернизации соответствующих объектов, что позволяет рассчитывать на высокую прибыльность их эксплуатации.

5. Исследование показало, что даже при относительно высокой оценке национальных политических рисков возможны масштабные инвестиции в транспортную инфраструктуру. Это отмечается и в России. Высокая оценка экономического риска (D при максимальной E) не останавливает зарубежные и национальные структуры инвестировать в транспортную инфраструктуру.

6. В посткризисный период меняется как структура финансовых рынков, обеспечивающих инвестирование транспортной инфраструктуры, так и состав их участников.

Литература

- Артёмов В. И. Комплексный подход к расчету рисков при моделировании аварий на железнодорожном транспорте // Транспорт: наука, техника, управление. 2009. № 2. С. 11–16.
- Братерский М. В. Экономические инструменты внешней политики и политические риски. М.: Издательский дом ГУ-ВШЭ, 2010. 231 с.
- Валдайцев С. В. Управление инновационным бизнесом. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2001. 344 с.
- Воронцовский А. В. Управление рисками: учеб. пос. 3-е изд., испр. и доп. СПб.: ОЦЭиМ, 2005. 458 с.
- Дорога пойдет лесом // Ведомости, 2010. 9 дек. [Электронный ресурс]. URL: http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/251468/doroga_pojdet_lesom_ixzz2eMDH7efS (дата обращения: 25.08.2013).
- Ефимова Е. Г. Международные корпорации: исследование политического риска // Вестн. С.-Петербур. ун-та. Сер. 5: Экономика. 1997. Вып. 4. С. 64–72.

- Максимов В. В. Риски концессионных проектов на транспорте // Автотранспортное предприятие. 2007. С. 25–26.
- Медведев Д. Совещение по развитию транспортной системы. 2011 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.kremlin.ru/transcripts/13279> (дата обращения: 24.08.2013).
- Подколзина И. А. Проблемы дефиниции и оценки политического риска в зарубежных исследованиях // Вестн. Моск. ун-та. Сер. 12. 1996. № 5. С. 19–33.
- Подколзина И. А. Проблемы дефиниции и оценки политического риска [Электронный ресурс]. URL: http://www.cfin.ru/finanalysis/polit_risk.shtml (дата обращения: 12.08.2012).
- Политический риск: анализ, оценка, прогнозирование, управление. М., 1992. 348 с.
- Савчук В. Б. Итоги структурной реформы на железнодорожном транспорте и риски дальнейших преобразований: аналитический обзор // Транспорт Российской Федерации. 2010. Т. 28–29, № 3–4. С. 8–11.
- Сардиев Р. Вырубка под присмотром // Ведомости. 2010. 26 авг. [Электронный ресурс]. URL: http://www.vedomosti.ru/newspaper/article/244471/vyrubka_pod_prismotrom_ixzz2eMChEbr (дата обращения: 25.08.2013).
- Слюсарь Н. Н. Управление экологическими рисками транспортировки взрывчатых веществ железнодорожным транспортом: автореф. дис. ... канд. техн. наук. Пермь, 2004.
- Смирнов С., Петрова Ю. Похищены 9 млрд руб., выделенные на проектирование ЦКАД // Ведомости. 2011. 29 дек. URL: http://www.vedomosti.ru/companies/news/1466670/pohischny_pochti_9_mlrdrub_vydelennye_na_proektirovanie_ixzz2o92AZI98 (дата обращения: 13.01.2013).
- Турбина К. Е. Инвестиционный процесс и страхование инвестиций от политических рисков. М.: Анкил, 1995. 80 с.
- Чернова Г. В., Кудрявцев А. А. Управление рисками. М.: Проспект, 2003. 160 с.
- Яницкий О. Н. Россия: риски и опасности «переходного» общества. М., 1998. 237 с.
- Aharoni Y. The Foreign Investment Decision Process. Boston: Harvard University. Graduate School of Business Administration, 1963. 362 p.
- Awards for Excellence 2013: Best Infrastructure and project finance house [Electronic resource]. URL: <http://www.euromoney.com/Article/3228073/Category/17/ChannelPage/1239/Awards-for-Excellence-2013-Best-Infrastructure-and-project-finance-house.html> (дата обращения: 16.08.2013).
- Baldwin D. A. Economic Statecraft. Princeton, 1985. 424 p.
- Beck U. Risk Society: Towards a New Modernity. London: Sage, 1992. 260 p.
- Bechtel M. M. The Political Sources of Systematic Investment Risk: Lessons from a Consensus Democracy // The Journal of Politics. 2009. Vol. 71, N 2. April. P. 661–677.
- Bowman L. Risk wrap key to Europe's infrastructure ambitions [Electronic resource]. URL: <http://www.euromoney.com/Article/3006279/Category/766/ChannelPage/8959/Risk-wrap-key-to-Europes-infrastructure-ambitions.html> (дата обращения: 16.08.2013).
- Bremmer J. Managing Risk in an Unstable World // Harvard Business Review. 2005. June. P. 51–60.
- Brinkhorst L. J. Annual Activity Report 2009–2010 for PP6 Railway axis Lyon—Trieste—Divaca / Koper—Divaca—Ljubljana—Budapest—Ukrainian Border. Brussels, 2010. 14 p.
- Clark E., Marois B. Managing Risk in International Business: Techniques and Applications, London: International Thomson Business Press, 1996. 376 p.
- Comeaux P. E. Political Risk and Petroleum Investment in Russia // Currents: International Trade Law. Summer, 1993. P. 48–56.
- Coplin W. D., O'Leary M. K. Political Risk Services: The Handbook of Country and Political Risk Analysis. East Syracuse. New York: Political Risk Services, 1994. 473 p.
- Coplin W. D., O'Leary M. K. The 1995–2000 World Political Risk Forecast: On the Threshold of the 21st century: A Surprising Wealth of Business Opportunities // Planning Review. 1995. Vol. 23 (2). P. 36–44.
- Cox P. Annual Activity Report 2009–2010 for PP1 Railway axis Berlin—Verona / Milano—Bologna—Napoli—Messina—Palermo. Brussels, 2010. 15 p.
- Haendel D. Foreign Investment and the Management of Political Risk. Westview Press, 1979. 206 p.
- Howell L. D. Models of Political Risk in Foreign Investment // Columbia Journal of World Business. Fall 1994. P. 70–91.
- Hu P. Funding Transport: What Data and Analysis Do We Need? // International Transport Forum. 2013 Annual Summit. 22–24 May 2013. Leipzig [Electronic resource]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/2013/pdf/hu.pdf> (дата обращения: 03.09.2013).
- Inderst G. Pension Fund Investment in Infrastructure, OECD Working Papers on Insurance and Private Pensions 32, OECD Publishing, 2009. 45 p.

- Infrastructure — TEN-T. Funding rules [Electronic resource]. URL: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/funding-rules/index_en.htm (дата обращения: 07.09.2013).
- International Political Risk Assessment: The State of the Art. / ed. by T.H. Moran. Washington: Georgetown University, 1973. 80 p.
- Jensen N. Political Risk, Democratic Institutions and Foreign Direct Investment // *The Journal of Politics*. 2008. Vol. 70, N 4. P. 1040–1052.
- Kennedy C. R. The External Environment Strategic Planning Interface: US Multinational Corporate Practices in the 1980s // *Journal of International Business Studies*. Fall 1984. P. 99–108.
- Kennedy C. R. Political Risk Management: International Lending and Investment under Environmental Uncertainty. 1987. 177 p.
- Kennedy C. R. Managing the International Business Environment: Cases in Political and Country Risk. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice-Hall, 1991. 336 p.
- Kobrin S. J. Political Risk: A Review and Reconsideration // *Journal of International Business Studies*. Summer 1979. P. 67–80.
- Kobrin S. J. Political Assessment by International Firms: Models or Methodologies? // *Journal of Policy Modeling*. 1981. N 2. P. 251–270.
- Kobrin S. J. Managing Political Risk Assessment. Strategic Response to Environmental Change. University of California Press. London, 1982. 224 p.
- Kosonen R. Liiketoiminnan turvallisuus Venäjällä ja Kiinassa. Aalto-yliopiston julkaisusarja Kauppa + Talous, 11. Helsinki: Unigrafia Oy, 2011. 98 p.
- Liuhto K. Who doesn't risk, never gets to drink champagne... but how much one has to risk just to have a relaxed drink in Russia // PEI Electronic Publications 18/2009. P. 7–44 [Electronic resource]. URL: http://www.cfin.ru/finanalysis/polit_risk.shtml. www.tse.fi/pei (дата обращения: 15.06.2013).
- Reith G. Uncertain Times: The Notion of 'Risk' and the Development of Modernity // *Time&Society*. 2004. Vol. 13, N 2/3. P. 383–402.
- Robock S. H. Political Risk: Identification and Assessment // *Columbia Journal of World Business*. 1971. July/August. P. 6–20.
- Root F. R. US Business Abroad and the Political Risks. MSU Business Topics. Winter 1968. P. 73–80.
- Russia: Risk ratings // *Business Eastern Europe* July 13th 2009 [Electronic resource]. URL: http://www.wiwi.uni-siegen.de/wiwi/vwl-tpa/internationales/kursmaterialien_von_gastdozenten/ditter/eiu_russia.pdf (дата обращения: 07.09.2013).
- Shiffman G. Economic Instruments of Security Policy: Influencing Choices of Leaders. New York, 2006. 242 p.
- Sobell V. The New Russia: Apolitical Risk Analysis. London: Economic Intelligence Unit, 1994. 123 p.
- Stapenhurst F. Political Risk Analysis in North American Multinationals: An Empirical Review and Assessment // *The International Executive*. 1995. Vol. 37 (2). P. 127–145.
- Steil B., Litan R. E. Financial Statecraft. New Haven, 2006. 208 p.
- Stobaugh R. B. How to Analyze Foreign Investment Climates // *Harvard Business Review*. Sept.-Oct. 1969. P. 98–115.
- Sundaram A. K., Black J. S. The International Business Environment: Text and Cases. New Jersey: Prentice Hall, 1995. 347 p.
- The Loan Guarantee Instrument for Trans-European Transport Network Projects. 2008 [Electronic resource]. URL: http://ec.europa.eu/ten/transport/financing/doc/2008_01_17_factsheet_lggt_en.pdf (дата обращения: 12.09.2013).
- Weltman J. Don't forget bank stability, experts warn — MENA Q2 results [Electronic resource]. URL: <http://www.euromoney.com/Article/3233317/Category/10402/ChannelPage/0/Dont-forget-bank-stability-experts-warnMENA-Q2-results.html?copyrightInfo=true> (дата обращения: 07.09.2013).
- Weltman J. Euromoney Country Risk Q2 2013 results: US and Japan pull away from Europe and Brics [Electronic resource]. URL: <http://www.euromoney.com/Article/3230100/Euromoney-Country-Risk-Q2-2013-results-US-and-Japan-pull-away-from-Europe-and-Brics.html?copyrightInfo=true> (дата обращения: 07.10.2013).
- Wilson III E. J. Hard Power, Soft Power, Smart Power // *Annals of the American Academy of Political and Social Science*. March 2008. Vol. 616. P. 110–124.
- World Economic Forum Annual Meeting 2011. Jan. 26–30, 2011. Davos-Klosters, Switzerland [Electronic resource]. URL: www.europaregina.eu/world-economic-forum/world-economic-forum-2011 (дата обращения: 20.10.2012).
- Yoshihara E., Holmes O. K. China's Energy Driven Soft Power // *Orbis*. Winter 2008. Vol. 52, Is. 1. P. 123–137.

- Zink D. W. The Political Risks for Multinational Enterprise in Developing Countries. New York: Praeger, 1973. 185 p.
- Vinci SA. Annual Report 2012 [Electronic resource]. URL: [http://www.bpifrance.fr/content/download/127954/2189840/file/Rapport%20annuel%20SA%20OSEO%20\(angl\).pdf](http://www.bpifrance.fr/content/download/127954/2189840/file/Rapport%20annuel%20SA%20OSEO%20(angl).pdf)
- Северо-Западная концессионная компания [сайт]. URL: <http://www.msp-highway.com/press/news/86/> (дата обращения: 25.08.2013).
- Официальный сайт ЕС. URL: http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-funding-and-financing/doc/funding_figs.pdf (дата обращения: 12.09.2013).
- Официальный сайт ОЭСР. URL: http://stats.oecd.org/Index.aspx?themetreeid=24&datasetcode=ITF_INV-MTN_DATA (дата обращения: 03.09.2013).
- International Transport Forum at the OECD [сайт]. URL: <http://www.internationaltransportforum.org/2013/pdf/hu.pdf> (дата обращения: 03.09.2013).
- Официальный сайт ЦРУ США. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/docs/profileguide.html> (дата обращения: 03.09.2013).
- Официальный сайт ЦРУ США. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2004rank.html?countryname=Australia&countrycode=as®ionCode=aus&rank=20> as (дата обращения: 03.09.2013).
- Официальный сайт ЦРУ США. URL: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2147rank.html?countryname=Luxembourg&countrycode=lu®ionCode=eur&rank=179> lu (дата обращения: 03.09.2013).
- Официальный сайт ООО «Северо-Западная концессионная компания». URL: <http://www.msp-highway.com/press/news/1/> (дата обращения: 25.08.2013).
- Официальный сайт ОПЕК. URL: http://www.opec.org/opec_web/static_files_project/media/downloads/data_graphs/M1072013.pdf (дата обращения: 20.08.2013).

Статья поступила в редакцию 24 марта 2014 г.