УДК 339.9:338.9 https://doi.org/10.31520/ei.2021.23.3(80).291-298
JEL J13, J16

РИБЧУК А.В.
д.е.н., професор
Дрогобицький державний педагогічний
університет імені Івана Франка
вул. Стрийська, 3, м. Дрогобич, Україна, 82100
E-mail: rav957@ukr.net
ORCID: 0000-0002-5130-2442

АНТОФІЙ Н.М.
д.е.н., професор
Новокаховський політехнічний інститут
вул. Першотравнева, 35, Нова Каховка, Херсонська область, Україна, 74900
E-mail: n.antofiy@yandex.ua
ORCID: 0000-0002-9579-0943

ФЕДОРОВА Н.Є.
канд. екон. наук,
доцент кафедри зовнішньоекономічної діяльності,
Херсонський національний технічний університет
Бериславське шосе, 24, м. Херсон, Україна, 73008
E-mail: fedorova_nadiia@ukr.net
ORCID: 0000-0001-9619-7212

ІНВЕСТИЦІЙНИЙ ІМПУЛЬС РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ СВІТОВОГО ГОСПОДАРСТВА

Актуальність. *Актуальність проблеми зумовлена необхідністю розвитку, розширення та модернізації об`єктів міжнародної інфраструктури, що залежить від обсягів інвестицій які формуються з різних джерел. Інфраструктура може виступати важливим фактором формування сукупного попиту. Великі інфраструктурні проекти зазвичай супроводжуються масованими інвестиціями в будівництво, а згодом в ремонт і реконструкцію різних об'єктів, викликаючи попит на продукцію суміжних галузей (металургії, виробництва будівельних матеріалів і конструкцій, хімічної промисловості, сфери послуг).*

Мета та завдання*. Метою статті є розробка теоретичних, методичних положень та практично-прикладних пропозицій, які мають обґрунтувати об'єктивну необхідність формування інвестиційного потенціалу глобальної виробничої інфраструктури. Довести, що розробка науково обґрунтованої інвестиційної стратегії як на національному так і міжнародному рівнях дає можливість встановити певні відносини між різними джерелами фінансування інфраструктурних проектів.*

Результати. *Виявлено, що по-перше, інвестиції в інфраструктуру використовуються за двома напрямками - на ремонт і підтримку наявної інфраструктури, і другий, на будівництво нових об'єктів. У різних країнах це співвідношення неоднакове. По-друге, багато країн недофінансовують розвиток національної інфраструктури через брак ресурсів з боку уряду. Дослідження показують, що при збереженні поточних темпів витрат на інфраструктуру в багатьох країнах світу в найближчі два десятиліття виникне значний дефіцит довгострокових інвестиційних ресурсів, необхідних щорічно для достатнього та збалансованого відтворення відповідної інфраструктури. По-третє, зарубіжний досвід формування інвестиційного потенціалу свідчить про використання перспективних форм співпраці держави та приватного сектора. Незалежно від того, приватний або державний сектор здійснює інфраструктурні інвестиції, одним з ключових факторів стають джерела їх фінансування, які можуть справляти вирішальний (в тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку.*

Висновки. *Інфраструктурні інвестиції розглядаються як найважливіший інструмент формування глобальних проектів, створення умов для економічного розвитку та нових робочих місць. Зміни, що відбуваються в інфраструктурних галузях, відображаються на технологіях здійснення зовнішньоекономічних операцій, ведуть до трансформації найважливіших підсистем світової економіки. Розвиток процесів інтернаціоналізації і глобалізації вимагає вдосконалення існуючих і виникненню нових елементів інфраструктури, що забезпечують зростаючі різноманітні потреби суб'єктів світогосподарських зв'язків. Тому залучення інвестицій в інфраструктуру - це імпульс, ідеальний шлях перерозподілу ресурсів і робочої сили із стагнуючих секторів економіки в галузі, здатні забезпечити довгострокове економічне зростання.*

***Ключові слова**: інвестиційні ресурси, інфраструктура світового господарства, міжнародні фінансові організації, державно-приватне партнерство, економічне зростання.*

RYBCHUK A.V.
doctor of economics, prof .
Drogobych State Pedagogical University
named after Ivan Franko
Stryi strit 3, Drohobych, Ukraine, 82100
E-mail: rav957@ukr.net
ORCID: 0000-0002-5130-2442

ANTOFII N.M.
doctor of economics, prof .
Novokakhovskyi Polytechnic Institute,
Pershotravneva str., 35, Nova Kakhovka, Ukraine, 74900
E-mail: n.antofiy@yandex.ua
ORCID: 0000-0002-9579-0943

FEDOROVA N.Ye.
PhD (Economics),
Assistant Professor at the Department of Foreign Economic Activity,
Kherson National Technical University
Beryslavske highway, 24, Kherson, Ukraine
E-mail: fedorova_nadiia@ukr.net
ORCID: 0000-0001-9619-7212

INVESTMENT IMPULSE FOR WORLD ECONOMY INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT

***Topicality.** The urgency of the problem is due to the need for development, expansion and modernization of international infrastructure, which depends on the amount of investment generated from different sources. Infrastructure can be an important factor in shaping aggregate demand. Large infrastructure projects are usually accompanied by massive investments in construction, and later in the repair and reconstruction of various facilities, causing demand for products of related industries (metallurgy, production of building materials and structures, chemical industry, services).*

***Aim and tasks.** The purpose of the article is to develop theoretical, methodological provisions and practical proposals that should justify the objective need to form the investment potential of the global production infrastructure. Prove that the development of a scientifically sound investment strategy at both national and international levels makes it possible to establish certain relationships between different sources of funding for infrastructure projects.*

***Research results.** It was found that first, investments in infrastructure are used in two ways - to repair and maintain existing infrastructure, and secondly, to build new facilities. In different countries this ratio is different. Second, many countries underfund national infrastructure development due to a lack of government resources. Studies show that while maintaining the current rate of infrastructure spending in many countries around the world in the next two decades, there will be a significant shortage of long-term investment resources needed annually for sufficient and balanced reproduction of relevant infrastructure. Third, foreign experience in building investment potential indicates the use of promising forms of cooperation between the state and the private sector. Regardless of whether the private or public sector makes infrastructure investments, one of the key factors is the sources of their financing, which can have a decisive (including negative) impact on macroeconomic development indicators.*

***Conclusion**. Infrastructure investments are considered to be the most important tool for shaping global projects, creating conditions for economic development and new jobs. The changes taking place in the infrastructure sectors are reflected in the technologies of foreign economic operations, leading to the transformation of the most important subsystems of the world economy. The development of the processes of internationalization and globalization requires the improvement of existing and the emergence of new elements of infrastructure that meet the growing diverse needs of the subjects of world economic relations. Therefore, attracting investment in infrastructure is an impetus, an ideal way to redistribute resources and labor from stagnant sectors of the economy in the industry, able to ensure long-term economic growth.*

***Keywords:** investment resources, infrastructure of the world economy, international financial organizations, public-private partnership, economic growth.*

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Міжнародні інвестиційні процеси на інтернаціональному рівні сприяють проєктуванню, розробці та реалізації глобальних інфраструктурних об'єктів. У сучасній економічній літературі вчені по різному підходять до класифікації інвестиційних джерел розвитку міжнародної інфраструктури. Постає проблема необхідності детального аналізу різноманітних підходів щодо формування інвестиційного потенціалу для створення, модернізації та розвитку глобальної інфраструктурної мережі.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Вивченням питань, пов'язаних з інвестуванням глобальних інфраструктурних проєктів займалися відомі зарубіжні та вітчизняні вчені: А. Маршал, Д. Кларк, М. Портер, Р. Коуз, А. Янгсон, Х.Зінгер, П. Розенштейн-Розан, А. Пізенті, Р. Самерфільд, Ч. Марковіч, Н.Іванова, О.Прокопенко, О. Кліменко, М. Пророчук, Так, Р. Самерфільд, досліджуючи фінансування глобальних інфраструктурних мереж зазначає: «Інфраструктура є життєво важливим фактором економічного зростання як на розвинутих, так і на ринках, що розвиваються. Проте на багатьох ринках бракує функціонуючих та продуктивних інфраструктурних мереж. Однією з головних причин цього є відсутність належного фінансування…, недостатність якого до 2040 року складе близько 94 трлн дол США» [10, p.1].

Аналізуючи проблеми формування формування інвестиційних ресурсів міжнародними фінансовими організаціями для реалізації інфраструктурних проекті в Африці, Ч. Маркович стверджує, що «Дефіцит фінансування інфраструктури в регіоні добре відоми...і пояснюється відсутністю платоспроможності проектів, спричинених розривом у фінансуванні на початку проекту, етапах розробки та підготовки до реалізації [5, p.2].

Н. Іванова підкреслює значення виробничої інфраструктури, яка « є найбільш важливим довгостроковим об'єктом інвестування будь-якої країни. Інфраструктурні проекти повинні, на думку американських експертів, насамперед максимально задовольняти суспільні потреби. Це відбувається тільки тоді, коли існує сильний державний нагляд над проектуванням, фінансуванням, будівництвом, функціонуванням і ремонтом інфраструктурних об'єктів» [1, с. 42].

О.Прокопенко та О. Кліменко відзначають, що «У загальному випадку на міжнародні інвестиційні процеси впливають: стан розвитку світової економіки, міжнародних факторних та інвестиційних ринків; стабільність світової валютної системи; розвиток міжнародної інтеграційної інфраструктури тощо». О.В. Прокопенко, О.В. Кліменко [2, с.234].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Аналіз існуючих теорій інвестиційного потенціалу розвитку міжнародної інфраструктури дозволив встановити відсутність єдиного підходу та розуміння комплексу джерел фінансування інфраструктурних об'єктів. Окремі вчені пропонують розглядати в якості інвестиційного імпульсу ресурси міжнародних фінансових організацій, другі – використовувати потенціал інституційних інвесторів, треті – ефективність застосування державно-приватного партнерства [1-5,10-11].

Формулювання цілей дослідження (постановка завдання). В даному дослідженні пропонується розробити комплексний погляд на поняття «інвестиційний потенціал міжнародної інфраструктури». Такий підхід повинен розглядати інвестиційний ресурс як основне джерело реалізації глобальних інфраструктурних об'єктів. Планується розглянути основні джерела формування інвестиційного потенціалу, який має бути імпульсом до розвитку наднаціональної інфраструктурної мережі. Комплексне дослідження джерел розроблення та реалізації інфраструктурних проектів дозволить забезпечити економічне зростання національних економік та стабільний розвиток світового господарства.

Виклад основних результатів та їх обґрунтування. Існуючі форми міжнародного інвестиційно–виробничого співробітництва виступають основою світогосподарського відтворювального процесу, ефективність функціонування якого залежить від наявності таких основних елементів глобальної інфраструктури як транспортна система світу, паливно- енергетичне господарство, інформаційно-комунікаційна мережа. Розвиток, розширення та модернізація об`єктів міжнародної інфраструктури залежать від обсягів інвестицій, які можуть формуватися за рахунок різних джерел – ресурсів Групи Світового банку, МВФ, окремих держав, приватного капіталу та гарантій БІГА. Інфраструктурні інвестиції розглядаються як найважливіший інструмент створення умов для економічного розвитку та нових робочих місць.

Інвестиції в інфраструктуру - це ідеальний шлях перерозподілу ресурсів і робочої сили із стагнуючих секторів економіки в галузі, здатні забезпечити довгострокове економічне зростання. Згідно широко визнаним розрахунками Марка Занді - головного економіста компанії Moody's

Economy, державні капіталовкладення в інфраструктуру стимулюють приватні інвестиції: кожен долар, витрачений на інфраструктурні проекти, викликає мультиплікаційний ефект в розмірі 1,59 дол. Окрім того, бізнес загалом виграє внаслідок скорочення витрат - транспортних, комунікаційних, енерго- і водопостачання [10, p. 2].

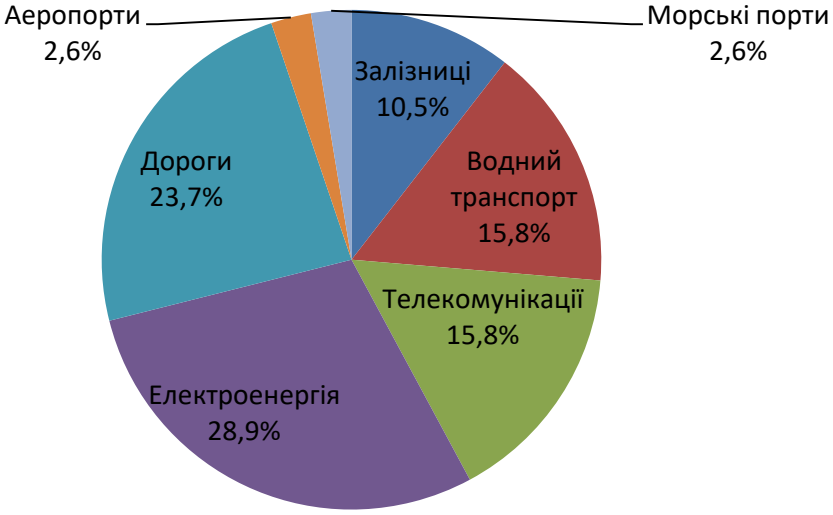


Рис. 1. Очікувані обсяги інвестицій в об’єкти глобальної інфраструктури до 2030 року [6, p. 3].

Інфраструктура може виступати важливим фактором формування сукупного попиту. Великі інфраструктурні проекти зазвичай супроводжуються масованими інвестиціями в будівництво, а згодом в ремонт і реконструкцію різних об’єктів , викликаючи попит на продукцію суміжних галузей (металургії, виробництва будівельних матеріалів і конструкцій, хімічної та деревообробної промисловості, сфери послуг). Держава часто використовує великі інфраструктурні проекти в антициклічної політики або для досягнення певних завдань економічного зростання.

Мінімальна потреба в інфраструктурних інвестиціях у світі, за оцінками McKinsey Global Institute (MGI), становить 66 трлн дол. США на період 2017-2030 рр. (в середньому 3,7 трлн дол.США на рік). При цьому це тільки той мінімальний рівень, який необхідний для підтримки поточних темпів зростання. Приведені показники засновані на історичному огляді інвестицій в інфраструктуру за останні 20 років на рівні 3,5-3,8% від ВВП, а до 2030 року цей показник може досягти значення в 4,1%. Наведені прогнози не враховують випереджаюче зростання попиту на інфраструктуру в зв'язку зі збільшенням доходів населення і підвищенням якості інфраструктури в тих країнах, де вона історично недофінансовувалася (що особливо спостерігалося в країнах БРІКС) [7, с. 5].

На думку MGI, не тільки для підтримання, але й розвитку інфраструктури сукупна вартість інфраструктурних активів повинна складати в середньому 70% від ВВП. Ті країни, у яких ця частка нижче (наприклад, Бразилія - 16%, Росія - 61%, Індія - 58% і навіть США - 64%), повинні нарощувати інвестиції в інфраструктуру випереджувальними темпами, а ті, у яких вище (Японія - 179%, Китай - 76%, Німеччина - 71%), мають можливість дещо скоротити обсяг інвестицій у найближчі роки [8, с. 52].

Водночас необхідно мати на увазі, що інвестиції в інфраструктуру використовуються за двома напрямками, по-перше, на ремонт і підтримку наявної інфраструктури, а по-друге, на будівництво нових об'єктів. У різних країнах це співвідношення неоднакове. У Франції за останні 5 років в середньому 75% інвестицій на залізницю йшло на будівництво нових об'єктів. У Канаді ключовими драйверами зростання будуть: приріст населення Землі до 8,3 млн осіб (+ 20% до 2035 г.); урбанізація світового населення: зростання частки людей, що живуть в містах, з сьогоднішніх 52% до 58% до 2030 року і 70% до 2050 року (при цьому для країн ОЕСР ці значення вище на 15-17%); випереджаюче зростання доходів населення; розвиток міжнародної торгівлі і туризму. Подібні зміни в світовій економіці і світовому населенні приведуть до багаторазового зростання навантаження на інфраструктуру в більшості країн світу. У Норвегії дане співвідношення приблизно 50:50. Найбільш

вражаючі показники має Китай, де до 95% інвестицій спрямовується на будівництво нових залізничних магістралей. В Індії одна з найбільших в світі мереж залізниць (4-е місце), проте, в силу високого ступеня зносу, до 80% інвестицій йде на утримання і поточний ремонт. У Канаді, Мексиці, Франції, США, Австралії 70-80% йде на будівництво нових доріг [6, с. 5].

Показник обсягу інвестицій в інфраструктуру як частки від ВВП часто використовують для оцінки довгострокових перспектив розвитку економіки (поряд з іншими індикаторами, наприклад, інвестиціями в людський капітал). Частка інвестицій у% від ВВП, Global Infrastructure Outlook за прогнозами, виконаними дослідниками G20 INITIATIVE, підтверджують висновки McKinsey про значний розрив між фактичними (2,9% світового ВВП) і необхідними (3,6% світового ВВП) інвестиціями в інфраструктуру. Показник обсягу інвестицій в інфраструктуру є досить складним з точки зору розрахунку, оскільки часто даних з інвестицій в ремонт, модернізацію або розширення окремих об'єктів у відкритих джерелах немає [6, с. 2].

Багато країн недофінансовують розвиток національної інфраструктури через брак ресурсів з боку уряду. Дослідження The Boston Consulting Group вказує, що при збереженні поточних темпів витрат на інфраструктуру в багатьох країнах світу в найближчі два десятиліття виникне значний дефіцит довгострокових інвестиційних ресурсів, необхідних щорічно для достатнього та збалансованого відтворення відповідної інфраструктури. Даний дефіцит оцінюється в 1-1,5 трлн дол. США ежегодно8. Однак слід враховувати, що інвестиції в інфраструктуру самі є джерелом економічного зростання.

Оцінкою довгострокових ефектів від інвестицій в інфраструктуру та її впливу на економіку, у тому числі на зростання продуктивності і зростання обсягів виробництва, займаються вже досить давно. У 2018 році Європейський Парламент провів дослідження про вплив інвестицій на інфраструктуру. Для цього всі країни ЄС були поділені на 5 груп з вираженими зв'язками між темпами зростання ВВП і темпами зростання інвестицій. За оцінками аналітиків McKinsey, додатковий 1% від ВВП інвестицій в інфраструктуру країни допоможе створити в довгостроковій перспективі робочі місця: 3,4 млн. в Індії, 1,5 млн. в США, 1,3 млн. у Бразилії, 0,7 млн. в Індонезії. McKinsey стверджує також, що 1 долар додаткових інвестицій в інфраструктуру може підвищити ВВП в довгостроковій перспективі на 20 центів тільки за рахунок непрямого ефекту збільшення продуктивності праці, без урахування інших ефектів, в тому числі від самого будівництва. Колумбійський університет у США, провівши дослідження по 95 країнам світу, стверджує, що подвоєння щільності автодоріг в середньому приводить до збільшення темпів зростання економіки на 1% щорічно. Зростання «сукупної інфраструктурної забезпеченості» економіки на 10% призводить до зростання виробництва на 1%. За їх же оцінками, коефіцієнт еластичності виробництва до рівня розвитку транспортної інфраструктури становить 7%. А Світовий Банк стверджує, що збільшення активів в інфраструктурних галузях економіки у 2 рази приводить до зростання ВВП в середньому на 15 пунктів, проте це стосовно лише «розвиненим» країнам. А еластичність випуску до рівня розвитку інфраструктури становить від 7% до 10%, що дивним чином співвідноситься з даними Колумбійського університету [6, с. 8].

Розробка науково обґрунтованої інвестиційної стратегії як на національному так і міжнародному рівнях дає можливість встановити певні відносини між різними джерелами фінансування інфраструктурних проектів Безпосереднє фінансування об`єктів виробничої інфраструктури з державного бюджету та залучення приватних інвестицій дає змогу виявити позитивні та негативні наслідки даного процесу. Останні виникають тоді, коли держава витісняє приватні інвестиції, тобто збільшення державних витрат на розвиток об`єктів інфраструктури приводить до адекватного зменшення витрат приватного сектору. При цьому спостерігається ефект витіснення, який виникає у тих випадках, коли держава фінансує інфраструктурні проекти, привабливі для приватного капіталу (окремі галузі промисловості, видобуток нафти, газу, тощо).

Зарубіжний досвід формування інвестиційного потенціалу свідчить про використання перспективних форм співпраці держави та приватного сектора. Так звані типи партнерства, що мають місце у розвинених країнах, допомагають своєчасно залучити можливі інвестиції для розвитку та модернізації об'єктів виробничої інфраструктури. До основних типів партнерства відносять державні контракти, лізинг, створення спільних підприємств та концесії.

Інфраструктурні інвестиції історично розглядалися як сфера діяльності держави, головним чином у зв'язку з необхідністю значних капіталовкладень . Однак з кінця 70-х років минулого сторіччя все більше уваги стало приділятися підвищенню ролі в цьому процесі приватного сектора. Не існує однієї універсальної ефективної системи регулювання структури власності для

інфраструктурних проектів та інвестицій. Оскільки громадська думка схиляється до переважної ролі приватного сектора, необхідні державні організаційні структури, що займаються регулюванням участі приватного капіталу в інфраструктурних інвестиціях, а також відповідна політична воля, здатна реалізувати таке регулювання на практиці. Це потрібно насамперед для забезпечення конкурентного тиску на приватизовані інфраструктурні об'єкти, щоб не відбувалася проста заміна державної монополії на приватну.

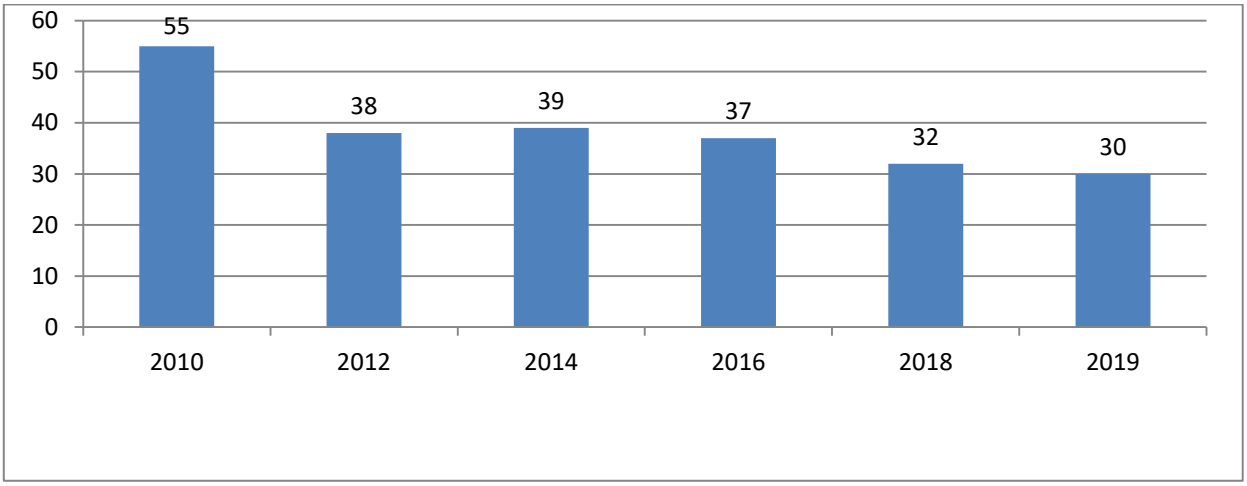


Рис. 2. Обсяг приватних інвестицій в інфраструктуру на умовах державно-приватного партнерства [7, с. 11].

Незалежно від того, приватний або державний сектор здійснює інфраструктурні інвестиції, одним з ключових факторів стають джерела їх фінансування, які можуть справляти вирішальний (в тому числі негативний) вплив на макроекономічні показники розвитку. Наприклад, позики із зарубіжних джерел під високі відсотки в іноземній валюті здатні істотно знижувати рентабельність проектів. З іншого боку, внутрішні інфраструктурні позики можуть ускладнити для приватних компаній фінансування інших проектів і викликати загальне скорочення інвестицій приватного сектора. Тому в кожному конкретному випадку необхідний ретельний аналіз можливих сценаріїв фінансування інфраструктурних проектів з метою мінімізації можливих збитків для економіки загалом.

Приватні інвестиції в інфраструктуру через операції на первинному ринку є незначними і мають тенденцію до зменшення упродовж останнього десятиліття (див. табл. 1).

Таблиця 1

Загальний обсяг інвестицій в інфраструктуру світу за участю приватного капіталу (млрд дол. США) [4, p. 2].

Види інвестицій	2010	2012	2014	2016	2018	2019
Загальний обсяг	322,2	247,4	339,1	409,6	570,9	513,4
Первинний ринок	205,7	129,9	150,7	137,6	122,3	127,9
- *приватні*	156,2	105,4	123,7	118,7	99,9	105,9
- *державні*	45,5	24,4	27,0	18,8	22,4	22,1
Вторинний ринок	116,6	117,5	188,4	272,0	448,7	385,4
- *приватні*	106,2	111,3	178,8	265,3	438,1	377,5
- *державні*	10,3	6,2	9,6	6,8	10,6	7,9

Загальні приватні інвестиції в інфраструктуру, як на первинному, так і на вторинному ринках, за останнє десятиліття зросли на 5%, що складалося упродовж кожного року. Однак це збільшення було зумовлене операціями на вторинному ринку, тобто торгівлею існуючими інвестиціями в інфраструктуру, на які припадало 75% усього приватного фінансування інфраструктури у 2019 році. Світові транзакції на первинному ринку, тобто нові пропозиції щодо безпеки в інфраструктурних проектах на зеленому та коричневому полях, зазнали падіння, зменшившись із 156 млрд. дол. США у 2010 році. до 106 млрд. дол. США у 2019 році, або близько 0,13% світового ВВП. Операції на

первинному ринку є важливим індикатором для мобілізації приватного капіталу, оскільки вони зазвичай представляють собою додаткові інвестиції в інфраструктуру, що, як правило, не стосується операцій на вторинному ринку [9, p. 4].

Таблиця 2

Приватні інвестиції в окремі сектори глобальної інфраструктури (млрд. дол. США) [8, p. 27].

Сектори інфраструктури	2010	2012	2014	2016	2018	2019
Транспорт	44,0	28,8	43,5	39,2	2,9	1,8
- *аеропорти*	3,4	1,8	0,3	7,7	122,3	127,9
- *швидкісні залізниці*	3,6	4,9	10,0	4,1	2,5	11,9
- *морські порти*	4,7	1,8	6,2	11,2	1,9	1,2
- *дороги, тунелі, мости*	23,2	17,6	24,5	12,5	20,0	9,3
- *транзит*	9,1	2,7	2,5	3,7	4,5	4,5

За минуле десятиліття на дороги, тунелі та мости припадало близько половини приватних інвестиції у транспортну інфраструктуру. Інвестиції в інші транспортні підгалузі було розподілено так, що найбільше коштів вкладалося у будівництво та модернізацію аеропортів та швидкісних залізниць. Останнім часом у різних країнах світу було розроблено цілий ряд спеціалізованих програмних продуктів, які оцінюють вплив транспортних проектів на економічний розвиток. Ці програмні продукти використовуються інфраструктурними компаніями та органами влади при формуванні інфраструктурної політики та прийнятті рішень про конкретні проекти. Тривалий час ліберальна економічна політика включала завдання мінімізації державних витрат на публічну інфраструктуру і, по можливості, заміщення їх позабюджетними інвестиціями. Найчастіше першими жертвами такої економії ставали саме транспортні проекти в силу їх капіталомісткості.

Розуміння непрямих ефектів дозволяє зробити висновок про те, що далеко не завжди пряма економія бюджетних витрат повинна бути основним критерієм для вибору того чи іншого проекту. У деяких випадках оцінка непрямих ефектів показує, що більш дешевий для держави проект може виявитися менш вигідним, ніж більш витратний, але більш затребуваний з боку суспільства та бізнесу. Цей, на перший погляд, тривіальний принцип критично важливий при формуванні інфраструктурної політики країн світу. З нього випливає, що чим більш універсальний проект, чим більше людей і компаній будуть охоплені позитивними змінами в транспортному сполученні (скорочення часу в дорозі, скорочення витрат, підвищення надійності і безпеки перевезень тощо), тим більше непрямі ефекти для економіки.

Різкий спад інвестування інфраструктурних проектів відбувся у 2020 році, який пов'язаний з блокуванням діяльності глобальних інвесторів через COVID-19. COVID-19 вразив кілька секторів у всьому світі. В інфраструктурному секторі пандемія спричинила подвійне напруження напружених державних фінансів, оскільки фокус спрямований на негайні фінансові заходи, такі як витрати на охорону здоров'я, а також затримки в трубопроводах інфраструктурних проектів. Фактом залишається той факт, що існує сильний взаємозв’язок між інвестиціями в інфраструктуру та економічними наслідками. Відповідно до Інституту економічної політики, кожні 100 доларів США, витрачені на інфраструктуру, збільшують випуск приватного сектору на 13 доларів США (медіана) та 17 доларів США (в середньому) в довгостроковій перспективі. Окрім того, кожні 100 млрд. дол. США на витрати в інфраструктуру сприятимуть зростанню робочих місць приблизно на 1 мільйон доларів штатних еквівалентів [9, p. 4]. Це посилання завжди було в центрі уваги політиків, особливо на ринках, що розвиваються. І коли економіка зупиниться під час цієї пандемії, інвестиції в інфраструктуру можуть стати ще більш помітними як ефективний інструмент для швидкого відновлення.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У статі показано, що саме комплексний підхід до залучення різноманітних джерел формування інвестиційного потенціалу створює можливість бути імпульсом нових підходів до модернізації та удосконалення інфраструктури світового господарства. Інфраструктурні інвестиції є джерелом створення глобальних інфраструктурних об’єктів у різних регіонах світу, особливо у країнах, що розвиваються. Проведений аналіз складових елементів інвестиційного потенціалу міжнародної інфраструктури підтверджує необхідність використання перспективних форм співпраці держави та приватного сектора. Останнім

часом найбільшого розповсюдження набули концесії. Таке партнерство створює умови для раціональних відносин держави і приватного капіталу. Останній має можливість свободи у прийнятті різних типів рішень щодо реалізації інфраструктурних проектів, а отже формується реальна можливість розподілу ризиків між учасниками при інвестуванні об`єктів міжнародної інфраструктури.

ЛІТЕРАТУРА

1. Іванова Н. В. Значення державного впливу на реформування інфраструктурного забезпечення регіону / Н. В. Іванова // Публічне адміністрування: наукові дослідження та розвиток. - 2017. - № 2. - С. 37-47.
2. Прокопенко О.В., Кліменко О.В. Механізм залучення іноземних інвестицій в економіку України / О.В Прокопенко, О.В Кліменко // Механізм регулювання економіки. - 2009. - №4, Т.2. - С. 233-239.
3. Abadie Richard.The global forces shaping the future of infrastructure Global infrastructure trends. 2020. – 32 p.
4. Infrastructure Monitor. Data-Driven Insights Into Selected G20 Infrastructure Priorities. october, 2020. – 68 p.
5. Markowitz Chelsea, Wentworth Lesley & Grobbelaari Neuma. Operationalilizing the SADC REGIONAL DEVELOPMENT FUND. Policy Briefing, juli 2018. – 7 p.
6. McKinsey. “Bridging global infrastructure gaps. Has the World made progress?”. – 2017. – 11 p.
7. OECD Economic Policy Papers. — “Looking to 2060: Long-term global growth prospects” . – 2012. – 32 p.
8. OECD. — “Trends in Urbanization and Urban Policies in OECD Countries: What Lessons for China?” . – 2012. – 219 p.
9. Port Investments Study. – 85 p.
10. Summerfield Richard. Challenges of private infrastructure investment. FINANCIER- World Dwide. January 2020. – 12 p.
11. Ulrich Harmes-Liedtke. Global Quality Infrastructure Index Report 2020 March. – 2021. – 55 p.

REFERENCES

1. Ivanova, N.V. (2017). Znachennia derzhavnoho vplyvu na reformuvannia infrastrukturnoho zabezpechennia rehionu [Significance of state influence on reforming the infrastructure of the region].Public administration: research and development. Chernihiv [in Ukraine].
2. Prokopenko, O.V, Klimenko, O.V. (2009) Mekhanizm zaluchennia inozemnykh investytsii v ekonomiku Ukrainy [The mechanism of attracting foreign investment in the economy of Ukraine] *Mechanism of economic regulation*. Sumy [in Ukraine].
3. Abadie Richard (2020) .The global forces shaping the future of infrastructure. *Global infrastructure trends. 2020– 32 years*. London [in United Kingdom].
4. Infrastructure Monitor (2020). Data-Driven Insights Into Selected G20 Infrastructure Priorities. Toronto [in Canada].
5. Markowitz Chelsea, Wentworth Lesley & Grobbelaari Neuma. (2018). Operationalilizing the SADC REGIONAL DEVELOPMENT FUND [Policy Briefing]. SADK [in Africa].
6. McKinsey (2017).“Bridging global infrastructure gaps. Has the World made progress?”*McKinsey Global Institute*. New York [in USA].
7. OECD Economic Policy Papers (2012). [“Looking to 2060: Long-term global growth prospects”]. Paris [in France].
8. OECD (2011) - “Trends in Urbanization and Urban Policies in OECD Countries: What Lessons for China?” . Paris [in France].
9. Port Investments Study (2018). Brussels [in Belgium].
10. Summerfield Richard (2020). Challenges of private infrastructure investment. *FINANCIER- World Dwide*. January 2020. London [in United Kingdom].
11. Ulrich Harmes-Liedtke (2021). The aim of the research project is to improve the data base and enhance knowledge around QI.*Global Quality Infrastructure Index Report 2020*. Berlin [in Germany].