

Научная статья

УДК 338.2, 330.322.1

JEL: C13, C82, E12, E61, F21, F63

<https://doi.org/10.18184/2079-4665.2022.13.4.610-625>

Трансформация подходов инвестиционной политики в сфере реализации инфраструктурных проектов в ЮАР

Анна Алексеевна Макарова

Национальный исследовательский институт мировой экономики и международных отношений
им. Е. М. Примакова РАН, Москва, Россия

a.makarova@imemo.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7699-2243>

Аннотация

Цель работы – исследование текущего состояния и подходов ЮАР к трансформации инвестиционной политики в области реализации инфраструктурных проектов для выявления достигнутых результатов и перспектив проводимых реформ.

Методы. В процессе исследования были применены общенаучные методы, в частности, анализ статистики, методы дедукции, анализа и синтеза. В выборке научных исследований и аналитических материалов, на которых базируется работа, использованы публикации ученых и экспертов по теме в исследуемом регионе.

Результаты работы. Проведена оценка текущего состояния инфраструктурного сектора ЮАР. Уточнены причины необходимости проведения реформ в области инвестиционной политики в целях стимулирования развития инфраструктуры в целом и реализации инфраструктурных проектов в частности, выявлены ключевые направления ее трансформации. Описаны и наглядно представлены внедряемые инструменты. Дана оценка достигнутых на сегодня результатов.

Выводы. Процесс трансформации инвестиционной политики ЮАР в сфере реализации инфраструктурных проектов на сегодняшний день не является завершенным. Достижению всех поставленных задач препятствуют как внешние факторы, такие как последствия распространения вируса COVID-19 и проч., так и внутренние кризисы. Тем не менее, предпринимаемые государством попытки повысить эффективность инвестиционной политики, чтобы улучшить ситуацию с инфраструктурой в стране, имеют положительные результаты. В случае реализации предпринимаемых усилий по преодолению дефицита финансирования и решению проблем, связанных с низким уровнем успешности инфраструктурных проектов, ЮАР не только сможет существенно поправить текущее положение в инфраструктурном секторе, но и заметно улучшить экономические показатели, что, несомненно, позитивно отразится на повышении конкурентоспособности страны.

Ключевые слова: ЮАР, инвестиционная политика, финансирование инфраструктуры, государственно-частное партнерство, инвестиции, прямые иностранные инвестиции, устойчивое развитие

Благодарность. Исследование проведено при поддержке гранта Министерства науки и высшего образования Российской Федерации (Соглашение № 075-15-2020-783 «Посткризисное мироустройство: вызовы и технологии, конкуренция и сотрудничество»).

Конфликт интересов. Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

Для цитирования: Макарова А. А. Трансформация подходов инвестиционной политики в сфере реализации инфраструктурных проектов в ЮАР // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). 2022. Т. 13. № 4. С. 610–625

EDN: <https://elibrary.ru/SIBFDA>. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2022.13.4.610-625>

© Макарова А. А., 2022



Контент доступен под лицензией Creative Commons Attribution 4.0 License.
The content is available under Creative Commons Attribution 4.0 License.

Transformation of approaches of investment policy in the field of implementation of infrastructure projects in South Africa

Anna A. Makarova

Primakov National Research Institute of World Economy and International Relations, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russia

a.makarova@imemo.ru, <https://orcid.org/0000-0001-7699-2243>

Abstract

Purpose: to study the current state and approaches of South Africa to the transformation of investment policy in the field of infrastructure projects in order to identify the results achieved and the prospects for ongoing reforms.

Methods: general scientific methods were used in the study, in particular the analysis of statistics, the methods of deduction, analysis and synthesis. The sample of scientific studies and analytical materials on which the study is based draws on the work of scientists and experts on the topic in the region under study.

Results: the assessment of the current state of the infrastructure sector of South Africa was carried out. The reasons for the need for reforms in the field of investment policy in order to stimulate the development of infrastructure in general and the implementation of infrastructure projects in particular were clarified, key directions for its transformation were identified. The tools being introduced were described and visually presented. An assessment of the results achieved to date was given.

Conclusions and Relevance: the process of transformation of the investment policy of South Africa in the field of implementation of infrastructure projects is not yet complete. The achievement of all the goals set is hampered by both external factors, such as the consequences of the spread of the COVID-19 virus and others, and internal crises. Nevertheless, the attempts made by the state to increase the effectiveness of investment policy to improve the situation with infrastructure in the country have positive results. If the ongoing efforts are implemented to overcome the funding gap and solve problems associated with the low level of success of infrastructure projects, South Africa will not only be able to significantly improve the current situation in the infrastructure sector, but also significantly improve economic performance, which will undoubtedly have a positive impact on increasing the country's competitiveness.

Keywords: South Africa, investment policy, infrastructure financing, public-private partnership, investment, foreign direct investment, sustainable development

Acknowledgments. The research was supported by a grant from the Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation (Agreement No. 075-15-2020-783 «Post-crisis world order: challenges and technologies, competition and cooperation»).

Conflict of Interest. The Author declares that there is no Conflict of Interest.

For citation: Makarova A. A. Transformation of approaches of investment policy in the field of implementation of infrastructure projects in South Africa. *MIR (Modernizatsiia. Innovatsii. Razvitiie) = MIR (Modernization. Innovation. Research)*. 2022; 13(4):610–625. (In Russ.)

EDN: <https://elibrary.ru/SIBFDA>. <https://doi.org/10.18184/2079-4665.2022.13.4.610-625>

© Makarova A. A., 2022

Введение

Инфраструктура имеет жизненно важное значение для долгосрочного роста и конкурентоспособности стран с развивающейся экономикой. Это помогает создавать рабочие места и повышает уровень жизни. Характерной тенденцией последних лет является снижение роли добывающих отраслей и повышение значимости менее капиталоемких, но более высокотехнологичных секторов, оказывающих при этом наибольшее положительное влияние на экономический рост.

Экономика ЮАР изначально была основана на сельском хозяйстве и горнодобывающей промышленности. Но с годами ситуация изменилась: услуги и развитая обрабатывающая промышленность

в настоящее время вносят наибольший вклад в ВВП страны и повышают привлекательность страны для инвестиций. В то же время, среди факторов, определяющих мотивы осуществления прямых иностранных инвестиций (ПИИ), решающее значение, по-прежнему, имеет инфраструктура принимающего государства [1].

С зарождения открытой экономики ЮАР работает над восстановлением и реконструкцией страны в направлении формирования ее будущего. Несмотря на то, что за это время были достигнуты значительные успехи, ключевые проблемы с безработицей, бедностью и неравенством не решены. Усугубляет ситуацию политическая нестабильность и болезненное состояние экономики, которое еще больше пошатнулось в пандемию COVID-19. В результате

затянувшихся структурных проблем и «провисания» экономических реформ страна оказалась не готова к последствиям нарушения поставок, растущим рискам и неопределенности, порождающей долговые кризисы по всему миру. При этом, ввиду критического состояния, в особенности, социальной инфраструктуры, в ЮАР, как и на всем африканском континенте, принимаемые экстренные меры были менее эффективны и более затратны, чем, например, в развивающихся государствах Азии.

Однако развитость и доступность инфраструктуры важна не только для самого государства и его населения, она играет ключевую роль для принимающей страны по повышению привлекательности для зарубежных инвесторов [2]. Так, для осуществления инвестиций «с нуля» (greenfield investment), в первую очередь нужны качественные институты и надежные сети экономической инфраструктуры. Это указывается и в Целях устойчивого развития ООН, лежащих в основе национальных стратегий развивающихся африканских государств. В свою очередь, особое место инвестиций в инфраструктуру определено в Национальном плане развития (NDP), с помощью которых ЮАР планирует достичь доли 30% валового накопления основного капитала по отношению к ВВП страны к 2030 году.

В последние годы по привлечению капитала ЮАР теряет свое неоспоримое лидерство. В результате, в регионе становятся все более заметны такие крупные реципиенты как, например, Нигерия и Кения, хотя по накопленным объемам ПИИ в регионе страна пока лидирует. Омрачает сложившуюся картину сохраняющееся стремление среди местных элит к созданию серых зон в экономике. В свете вышеописанного становится очевидным, что реформы в области инфраструктуры необходимы и не вызывают сомнений.

Обзор литературы и исследований. В последние годы интерес к проблематике развития инфраструктуры в развивающихся странах, в том числе участия международных организаций и бизнеса в инфраструктурных инвестиционных проектах, нарастает. В особенности это заметно, когда речь идет о китайском присутствии на африканском континенте. Нередко критическому осмыслению подвергаются факторы, способствующие привлечению и успешной реализации инфраструктурных инвестиционных проектов в развивающихся странах [3–6].

Одновременно с этим подходы самих развивающихся стран и принимаемые ими практические меры в отношении развития инфраструктуры изучены и представлены недостаточно. В этой связи стоит отметить работы Абрамовой И.О., Фитуни Л.Л., Гемуевой К.А. и других [7–10]. Важными представляются труды, посвященные развитию институциональной среды и мотивов ЮАР в стимулировании притока

иностранного капитала [11–13]. Заслуживает внимание и ряд отечественных работ, направленных на более широкое понимание роли развивающихся стран не только в качестве реципиентов, но и как доноров инвестиций [14–16]. Все авторы отмечают наличие устойчивой зависимости африканского континента от иностранного капитала и технологий. В качестве положительных эффектов приводятся: включение африканских государств в мировые ГСЦ, ускоряющиеся темпы дигитализации и цифровизации, появление новых производств и многонациональных компаний, базирующихся в крупных региональных центрах и постепенно распространяющих свое влияние на континенте.

Проведенные зарубежными учеными эмпирические исследования детерминантов ПИИ в африканских странах показывают, что плохая доступность инфраструктуры и макроэкономическая нестабильность негативно влияют на их приток, в то время как институциональные преобразования, экспортная ориентация, размер рынка и диверсифицированность экономики являются ключевыми показателями для принятия положительного решения в осуществлении ПИИ [17–19]. Если аналогичный набор ключевых детерминант характерен для привлечения иностранного капитала в инфраструктурные проекты, то, даже при либерализации доступа, фактор неразвитости инфраструктуры приобретает дуализм, переходя из разряда зависимой переменной в искомую, тем самым вызывая противоречия.

В данной статье проводится анализ принимаемых государством мер с целью выявить возможные дополнительные детерминанты, определяющие выбор соответствующих инструментов развивающимся государством, на примере инвестиционной политики, проводимой нынешним правительством ЮАР.

Материалы и методы. В исследовании были использованы данные, публикуемые в официальных отчетах правительства ЮАР. В частности, анализ государственных расходов и государственно-частных партнерств проводился на основе ежегодной отчетности по исполнению бюджета. Статистика в настоящей работе приведена согласно международным базам данных, информации государственных ведомств, а также по материалам аналитических агентств. Кроме того, использовались различные документы, публикуемые африканским инфраструктурным консорциумом, текущие тренды и прогнозы, разрабатываемые Oxford Economics, представленные в глобальном обзоре развития инфраструктуры и других источниках. В целях критического осмысления в выборке научных исследований и обзоров предпочтение отдавалось работам, выполненным учеными из развивающихся стран, специализирующихся по теме в исследуемом регионе.

Представленная работа базируется на общенаучных методах исследования – дедукции, анализа и синтеза. В частности, в статье использован метод анализа статистики.

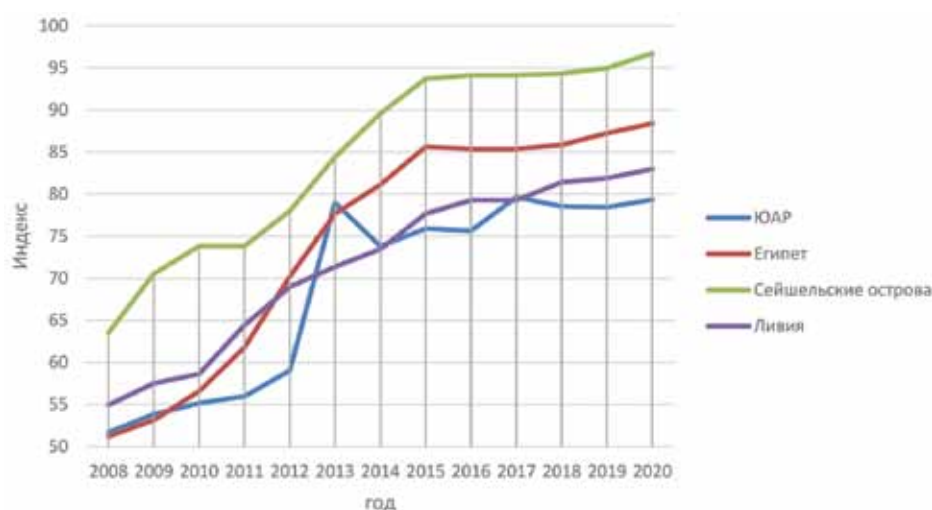
Результаты исследования

Инфраструктурный сектор ЮАР: проблемность текущего состояния

Многие развивающиеся страны, такие как ЮАР, до сих пор сталкиваются с трудностями в обеспечении адекватного уровня развития и финансировании инфраструктурных проектов. Будучи одной из крупнейших экономик на африканском континенте и наиболее развитой из стран к югу от Сахары, ЮАР, с ее пониманием конъюнктуры экономики региона и сильным рынком капитала, на сегодня является лишь четвертой по уровню разви-

тия инфраструктуры, уступая Египту, Сейшельским островам и Ливии (рис. 1).

Одной из главных и давних проблем ЮАР является дефицит финансирования инфраструктуры. В частности, после многих лет недофинансирования энергетический сектор страны достиг критической точки в 2008 г. и до сих пор не восстановился. Несмотря на то, что ежегодно существенная доля государственного бюджета расходуется на дотации и поддержку энергоснабжения страны, состояние критической инфраструктуры остается основным фактором риска ведения бизнеса в ЮАР. В целом же, согласно оценкам *Global infrastructure outlook*¹, недостаток привлекаемого капитала в инфраструктуру страны насчитывает более 4,5 млрд долл. в год (1,32% ВВП), а в перспективе может потенциально составить более 6 млрд долл. (рис. 2).



Источник: Africa Infrastructure Development Index (AIDI). URL: <https://dataportal.opendataforafrica.org/AIDI> (дата обращения: 05.11.2022)

Рис. 1. Индекс развития инфраструктуры

Source: Africa Infrastructure Development Index (AIDI). URL: <https://dataportal.opendataforafrica.org/AIDI> (accessed: 05.11.2022)

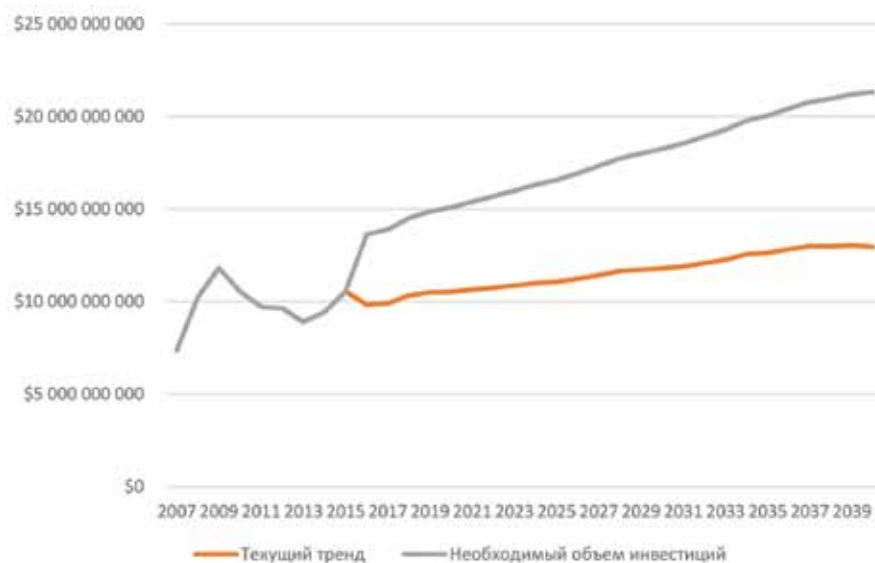
Fig. 1. Infrastructure development Index

Обращаясь к структуре финансирования инфраструктурных проектов, отметим, что ассигнования из бюджета правительств до сих пор составляют наибольшую долю осуществляемых вложений (рис. 3). Следующими по значимости являются дотации и кредиты по линии помощи развитию, в частности, существенной является помощь от Всемирного банка и Африканского банка развития. В последние годы заметную роль играет Новый банк развития (НБР), создан-

ный в рамках БРИКС. В 2019 г. кредитная линия НБР для ЮАР составила 1,7 млрд долл. на проекты в области энергетики, транспорта и водоснабжения. В 2020 г. дополнительная помощь составила 1 млрд долл. на поддержку программы управления бесплатными дорогами в целях развития критически важной дорожной инфраструктуры². Несмотря на существенный прирост частного капитала, который обозначился с 2018 г., программы помощи остаются крайне важны

¹ Global infrastructure outlook. URL: <https://outlook.gihub.org/> (дата обращения: 08.09.2022)

² Other public sector financing // ICA. URL: <https://www.icafrica.org/en/topics-programmes/other-public-sector-financing/> (дата обращения: 08.09.2022)

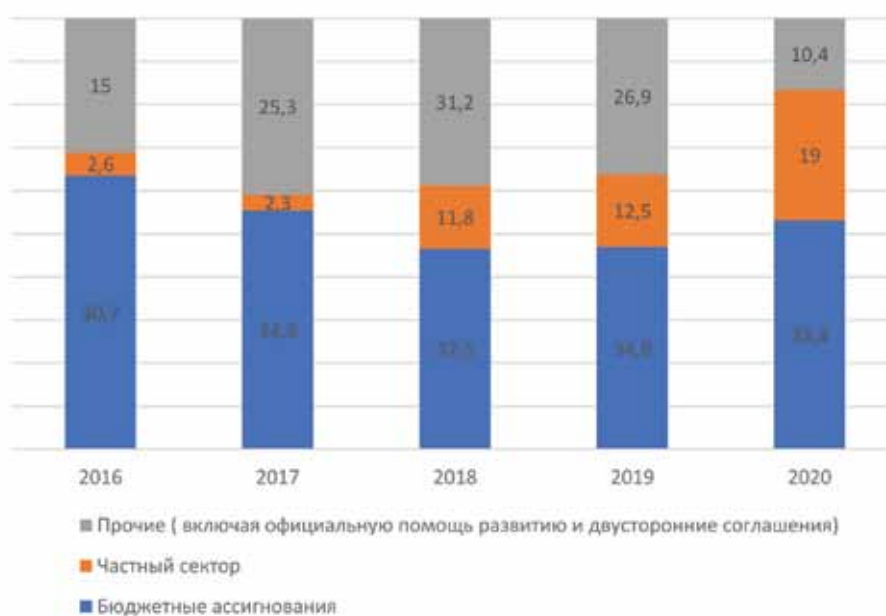


Источник: Global infrastructure outlook. URL: <https://outlook.gihub.org/countries/South%20Africa> (дата обращения: 08.09.2022)

Рис. 2. Инвестиции в инфраструктуру ЮАР

Source: Global infrastructure outlook. URL: <https://outlook.gihub.org/countries/South%20Africa> (accessed: 08.09.2022)

Fig. 2. Infrastructure investment in RSA



Источник: The Infrastructure Consortium for Africa. Data for 50 African countries. URL: <https://www.icafrica.org/en/topics-programmes/spending-by-african-governments-on-infrastructure/> (дата обращения: 07.08.2022)

Рис. 3. Структура финансирования инфраструктурных проектов, 2016–2020 (млрд долл.)

Source: The Infrastructure Consortium for Africa. Data for 50 African countries. URL: <https://www.icafrica.org/en/topics-programmes/spending-by-african-governments-on-infrastructure/> (accessed: 07.08.2022)

Fig. 3. Structure of financing infrastructure projects, 2016–2020 (billion dollars)

особенно в тех секторах, где интересы частного сектора минимальны (например, водоснабжение и санитария, бесплатные дороги).

Добавим, что привлечение национальных и иностранных инвесторов в инфраструктурные проекты стало возможным только после падения режима апартеида, в первую очередь, за счет практики привлечения государственно-частных партнерств, что стало неотъемлемой частью стратегического планирования страны с 1999 г. Международная проекция развития института ГЧП была заложена Целями развития тысячелетия, в последующем – Инициативой ускоренного развития и роста для Южной Африки (Asgi-SA), Среднесрочными стратегическими рамками 2009–2014 гг. (MTSF), и пролонгируется до 2030 г. в Национальном плане развития ЮАР. Однако всеобъемлющей рамочной инвестиционной политики в области инфраструктуры, благодаря которой государство закладывало бы ежегодно часть бюджета на финансирование проектов с ГЧП, создано не было. На национальном и провинциальном уровнях основным действующим нормативно-правовым актом был Закон «Об управлении государственными финансами» 1999 г., который назначал Национальное казначейство ЮАР ответственным за выдачу одобрений и возлагал на него контроль за реализацией проектов с ГЧП.

Помимо дефицита и высокой доли государственных ассигнований в структуре финансирования в ЮАР, отсутствие всеобъемлющей рамочной инвестиционной политики усугубляло ряд проблем, связанных с низким уровнем успешности инфраструктурных проектов. Согласно отчету компании McKinsey³, уже на стадии технико-экономического обоснования порядка 80% проектов отсеивалось, при этом только половина из оставшихся 20% достигала стадии финансового закрытия. Среди основных причин происходящих сбоев на ранних этапах государственно-частного партнерства стоит отметить сложность подачи заявок, непрозрачность и отсутствие единообразной методологии оценки, а также эффективного распределения бремени рисков, что в совокупности обуславливает снижение предложения со стороны частного сектора и выбор малоэффективных проектов. Наряду с этим бизнес испытывал трудности и в ходе практической реализации инфраструктурных проектов. В частности, наблюдались неоднократные простои и задержки в строительстве наземных объектов по причинам ненадлежащей координации порядка и условий предоставления земли на уровне провинций. Итогом накопившихся проблем стало то, что в период 2008–2022 гг. объем привлеченного капитала по сделкам с ГЧП сократился более чем на 80% по отношению к периоду 1998–2008 гг. (рис. 4).



Источник: Budget Review 2022 / Public-private partnerships. URL: <http://www.treasury.gov.za/documents/national%20budget/2022/review/Annexure%20E.pdf> (дата обращения: 14.06.2022)

Рис. 4. Сделки с ГЧП, 1998–2022

Source: Budget Review 2022 / Public-private partnerships. URL: <http://www.treasury.gov.za/documents/national%20budget/2022/review/Annexure%20E.pdf> (accessed: 14.06.2022)

Fig. 4. PPP transactions, 1998–2022

³ Solving Africa's infrastructure paradox // McKinsey & Company. URL: <https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/solving-africas-infrastructure-paradox> (дата обращения: 25.11.2022)

Ярким примером может служить портовое хозяйство. С 1999 г. в секторе портовой инфраструктуры не было реализовано ни одного крупного проекта по модернизации. В результате 3 из 8-ми основных портов ЮАР – в Дурбане, Кейптауне и Нгуре – ежегодно занимают лидирующие позиции среди худших в мире портов по операционной и хозяйственной деятельности [20]. Решением проблем в портовом хозяйстве могло бы стать создание связей с международными контейнерными терминалами и предложение альтернатив частным операторам, для которых концессия представлялась невыгодной. Однако это осложнялось отсутствием прозрачной политики ценообразования и эффективных механизмов взаимодействия, создающих дополнительные временные и финансовые издержки на осуществление мультимодальных перевозок.

Одновременно с этим, сотрудничество в рамках государственно-частного партнерства не было лишено положительных эффектов для развития экономики ЮАР. В числе успешно реализованных инфраструктурных проектов стоит отметить железнодорожный сектор. На его долю приходится наибольший объем привлеченного капитала – 3,6 млрд долл. в 1998–2022 гг. В первую очередь, это связано с выгодным географическим положением ЮАР и интересом к развитию транзита и торговых путей на континенте. ЮАР имеет самую разветвленную сеть грузовых железнодорожных перевозок, что составляет 2% мировой железнодорожной сети. Среди крупных проектов здесь выделяется возведение скоростной железной дороги Gautrain. В 2006 г. ЮАР заключила с компанией Bombela (Pty) Ltd соглашение на строительство, финансирование, эксплуатацию и обслуживание 80-километрового железнодорожного участка в коридоре Йоханнесбург-Претория сроком на 20 лет. Помимо создания транспортного участка, проект предполагал также обеспечение поддерживающей инфраструктуры и найма субподрядчиков, что привлекательно для частного капитала [21]. Так, к транспортно-логистическому сектору ЮАР уже присоединился ряд инвесторов, включая РФ. В 2018 г. дочерняя компания Трансмашхолдинг, ТМХ Африка, завершила сделку по приобретению 70% машиностроительного завода DCD Rolling Stock в Боксбурге провинции Гаутенг (оставшиеся 30% принадлежат партнеру

– южноафриканскому инвестиционному фонду MJISA), в задачи которого входит производство и обслуживание экспрессов, в том числе для Gautrain [22].

В последние годы на общем фоне существенно более выигрышно выглядит сектор коммерческой недвижимости. Многие зарубежные поставщики услуг готовы открыть в ЮАР дочернюю компанию или офис. Особенно такая тенденция характерна для сектора аутсорсинга бизнес-процессов и индустрии услуг с поддержкой ИТ. Основным преимуществом ЮАР здесь служит культурное и языковое соответствие страны с развитым англоговорящим миром, а также возможность стать не только конечным рынком, но и воротами в остальную часть Африки [23–24]. К тому же, ЮАР имеет потенциал для развития региональной торговли. Согласно отчету ЮНКТАД, последствием либерализации тарифной политики в рамках AfCFTA может стать увеличение внутриафриканского экспорта на 9,2 млрд долл. к 2025 г., что благоприятно отразится на возможностях развития инфраструктуры региона⁴.

На этом фоне существует широкий консенсус в отношении того, что структурные реформы в инфраструктурном секторе жизненно необходимы [25–27]. Попытки проведения таких реформ предпринимались неоднократно, однако проблемы с функционированием государственного сектора оставались циклическими. В ежегодных отчетах комиссии по мониторингу, оценке и расследованию эффективности государственной службы в ЮАР (PSC) выводы из года в год были практически идентичны. В частности, среди повторяющихся тем отмечались проблемы с прозрачностью и подотчетностью, оптимизацией ресурсов и управлением расходами, которые являлись ключевыми причинами того, почему большинство стратегий провалилось [28].

В октябре 2020 г. президент С. Рамапоса выступил с новой инициативой, «Операция Vulindlela»⁵, в которой предложил общественности план по проведению 26-ти реформ, в том числе по развитию инновационной инфраструктуры. Секторами роста были названы: энергия, грузовая транспортная инфраструктура, водоснабжение и цифровая инфраструктура. В 2021 г. дорожная карта реализации предложенных реформ была оформлена в Национальном инфраструктурном плане до 2050 г. (NIP 2050), где в отношении секторов роста предлагаются достаточ-

⁴ Economic Development in Africa Report 2021: Reaping the potential benefits of the African Continental Free Trade Area for inclusive growth. Facts and Figures. URL: https://unctad.org/system/files/official-document/aldcafrica2021_en.pdf (дата обращения: 12.07.2022)

⁵ Operation Vulindlela Summary booklet. National treasure. March 2021. URL: <http://www.treasury.gov.za/Operation%20Vulindlela%20Summary%20Booklet%20March%202021.pdf> (дата обращения: 14.06.2022)

но смелые решения. Проведенный автором анализ показал, что можно выделить два ключевых направления трансформации инвестиционной политики ЮАР в сфере инфраструктуры, а именно:

- 1) институциональные преобразования в механизме реализации инвестиционной политики;
- 2) меры по преодолению дефицита финансирования.

Трансформация институциональных механизмов

Говоря об институциональной составляющей новой инвестиционной политики правительства ЮАР, стоит отметить, что, в первую очередь, предложенные реформы направлены на борьбу с группой проблем, обуславливающих низкий уровень успешности инфраструктурных проектов. Для этого в 2019 г. был создан новый орган, Инфраструктура Южной Африки (ISA), который выполняет сразу несколько важных функций:

- «единое окно» для подачи заявок;
- единый механизм оценки проектов;
- привлечение финансирования.

Кроме того, ISA берет на себя технические функции Бюджетного фонда инфраструктуры Национального казначейства и координационного органа от имени Президента в части отбора и продвижения приоритетных проектов.

Создание «единого окна» очень важно с точки зрения решения одной из ключевых проблем в ЮАР – высоких барьеров вхождения новых игроков на инфраструктурный рынок, которые сопряжены с хроническим уровнем коррупции в государственном секторе, наличием теневой экономики и выводением активов. К примеру, в Индонезии, где подобный механизм прошел апробацию в 2015–2016 гг., удалось таким образом увеличить долю участия малого и среднего бизнеса в развитии национальной инфраструктуры, при этом ряд проектов получил поддержку со стороны международных организаций и крупных зарубежных корпораций.

В этой связи крайне важными представляются меры правительства ЮАР по устранению бюрократических препятствий для продвижения инфраструктурных проектов, в числе которых особое место отводится разделению коммерческой

и операционной деятельности государственных предприятий. В то же время, нельзя не сказать, что реструктуризация государственных монополий отчасти была вынужденным решением. По условиям предоставления помощи в размере 4,3 млрд долл. в рамках Инструмента быстрого финансирования МВФ⁶ правительство ЮАР обязалось дать согласие на приватизацию производства электроэнергии, коммерциализацию других государственных предприятий и ужесточение бюджета, которое включает рационализацию трансфертов государственным предприятиям и рационализацию субсидий. В условиях жесткой экономии Национальное казначейство ввело потолок расходов, призванный ограничить рост государственного долга, что, соответственно, сводило к минимуму текущее и будущее финансирование государством создания новой инфраструктуры, а также субсидирование убыточных государственных предприятий.

Первым практическим шагом реструктуризации стало разграничение деятельности наиболее крупной государственной компании – Transnet. Так, Transnet Freight Rail (TFR) ввел на правах прямого участия сторонних операторов в свою филиальную сеть и, в то же время, обязался привлекать концессионеров. Следующим на очереди стало введение TFR услуги самовывоза с целью привлечения частных операторов вагонов, что в особенности привлекательно для инвесторов из России и Северной Америки, как двух наиболее крупных рынков грузовых железнодорожных перевозок. Отечественные исследователи также отмечают высокую инвестиционную привлекательность ЮАР и для российского капитала [29–30].

Другим важным шагом в проведении модернизации портовой инфраструктуры стало проведение реструктуризации портовых активов компании. В 2021 г. руководством было объявлено о коммерческом отделении двух крупных и наиболее проблемных объектов в Дурбане и Нгуре для создания частных партнерств⁷. Таким образом, акции портовых активов Transnet стали доступны к обмену на инвестиции, а компании удалось привлечь более 100 млн рандов (6,6 млрд долл.) на модернизацию крупнейшего контейнерного порта в Дурбане⁸.

Однако, несмотря на существенные подвижки, государственные компании ЮАР на сегодняшний

⁶Policy responses to COVID-19. IMF Country Report No. 20/226. URL: <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19#S> (дата обращения: 14.06.2022)

⁷South Africa Courts Investors to Revive State-Owned Ports // Bloomberg. 16.08.2021. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-08-16/stakes-in-inefficient-state-ports-up-for-sale-in-south-africa> (дата обращения: 22.08.2022)

⁸Ford N. Bolloré exit and pandemic impact shake up Africa's transport and logistics // African business. URL: <https://african.business/2022/03/energy-resources/bolloré-exit-and-pandemic-impact-shake-up-transport-and-logistics/> (дата обращения: 22.08.2022)

Таблица 1

Сводные данные балансов крупнейших государственных компаний ЮАР

Table 1

Consolidated balance sheets of the largest state-owned companies in South Africa

	Год				
	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21
Суммарные активы, млрд R / % роста	1224,3	1263,2	1267,8	1313,4	1232,1
	3,9%	3,2%	0,5%	2,9%	(-6,2) %
Суммарная задолженность, млрд R / % роста	870,3	901,1	933,0	960,7	853,4
	6,4 %	3,5%	2,9%	3,0%	(-11,2) %
Чистые активы, млрд R / % роста	354,0	362,1	343,8	352,7	378,7
	(-1,8) %	2,3%	(-5,5) %	2,6	7,4
Рентабельность (среднее значение (average)), %	0,7%	(-0,8) %	(-8,0) %	(-9,8) %	(-14,6) %

Составлено автором по материалам: Budget Review 2022. Financial position of public-sector institutions.

URL: <http://www.treasury.gov.za/documents/national%20budget/2022/review/Chapter%208.pdf>

Compiled by the author on the base of: Budget Review 2022. Financial position of public-sector institutions.

URL: <http://www.treasury.gov.za/documents/national%20budget/2022/review/Chapter%208.pdf>

день добились ограниченного прогресса в их способности вносить существенный вклад в развитие инфраструктуры. Финансовое положение крупных государственных компаний остается неустойчивым. В табл. 1. приведены сводные данные балансов 21 компании за пятилетний период, до 2021 г., показывающие снижение их прибыльности.

Большинство компаний направляли полученные доходы на погашение краткосрочных обязательств, отложив инвестиции в модернизацию инфраструктуры на будущие годы. Обременительная структура затрат, в основном состоящая из высоких затрат на обслуживание долга, препятствовала прибыльности. Ярким примером является реализация плана по реструктуризации деятельности южноафриканской энергетической компании, объявленного С. Рамапосой в 2019 г. и включающего в себя дробление Eskom на три подразделения – производство, передачу и распределение, а также частичную продажу активов, где на сегодняшний день достигнуты достаточно скромные результаты. Долги Eskom по-прежнему очень высоки и, учитывая это, Правительство ЮАР вынуждено продлить финансовую поддержку для выполнения обязательств компании по обслуживанию долга, заложив на это в бюджете дополнительные 21,9 млрд рандов на 2022–2023 гг. Кроме того, итогом снижения нагрузки в первой половине 2022 г. из-за частых поломок сетей стало снижение коэффициента доступности электроэнергии с 66,7% до 64,2%. Безусловно, это омрачает усилия правительства по восстановлению дефицита доверия к способности Южной Африки реализовать свои цели в области развития.

Возвращаясь к оценке работы ISA как «единого окна» стоит отметить еще одну не менее важную инициативу, направленную на увеличение количества заявок и расширение географии потенциальных инвесторов в инфраструктурные проекты. Речь идет о создании гибкого подхода к стандартам государственных закупок в инфраструктурном секторе, постепенному отходу от обязательного требования к проведению тендеров с участием чернокожего населения и оптимизации, таким образом, системы государственных закупок в сфере инфраструктуры. Особую актуальность это приобрело в начале пандемии, когда масштабы распространения кризиса, вызванного COVID-19, были сложно прогнозируемы, и большинство государств было вынуждено изыскивать любые дополнительные источники инвестиций в инфраструктуру в кратчайшие сроки. В частности, ситуация с COVID-19 обострила назревшие инфраструктурные дисбалансы в критически важной области – здравоохранении. Наиболее ярко это проявилось к середине 2020 г., когда из-за существенной нехватки больниц и персонала в стране были зарегистрированы худшие показатели по уровню смертности на континенте. В том числе благодаря механизму «единого окна» ISA способствовало ускорению выдачи лицензий и получению разрешений на возведение больниц и других объектов социальной инфраструктуры.

Говоря о второй функции ISA, внедрении единого механизма оценки проектов, стоит кратко остановиться на методологии, лежащей в его основе, а именно, «модели с пятью случаями» (Five Case Model). Данная модель была разработана Управле-

нием инфраструктуры и проектов Великобритании (IPA) в начале 2000-х гг. и до сих пор является обязательным стандартом для бизнес-кейсов страны. В 2018 г. она была принята странами G20 в качестве международного стандарта для оценки инфраструктурных проектов. Данная модель предполагает про-

хождение 5 этапов жизненного цикла инфраструктурных проектов с целью установления соответствия на: 1) наличие стратегической потребности, 2) экономическую и/или социальную желательность, 3) коммерческую жизнеспособность, 4) доступность, 5) практическую осуществимость (рис. 5).



Источник: SIDS methodology.URL: <https://infrastructuresa.org/sids-methodology/>

Рис. 5. Механизм оценки инфраструктурного проекта

Source: SIDS methodology.URL: <https://infrastructuresa.org/sids-methodology/>

Fig. 5. Infrastructure project assessment mechanism

При этом обязательным условием реализации проекта является соответствие всем 5-ти критериям одновременно. Кроме того, процесс оценки и утверждения инфраструктурных инвестиционных проектов поддерживается 8-ю техническими рабочими группами согласно ключевым направлениям, таким как: энергия, вода и санитария, транспорт, цифровые технологии и ИКТ, сельское хозяйство и агропереработка, населенные пункты, социальная инфраструктура, финансирование муниципалитетов и муниципальной инфраструктуры. Помимо национальных исполнительных органов, в состав рабочих групп входят многосторонние банки развития, такие как Между-

народная финансовая корпорация группы Всемирного банка, НБР, Африканский банк развития, а также международные экспертные и консалтинговые компании. В рамках процесса оценки рабочие группы оказывают поддержку Комитету по инвестициям в инфраструктуру (IIC) и Комитету по обзору инвестиций в инфраструктуру (IIRC) в определении того, какие проекты и программы могут быть рекомендованы для содействия в финансировании. Таким образом, правительство ЮАР пытается достичь максимальной прозрачности процесса и минимизировать одностороннее влияние южноафриканских исполнительных органов власти на принятие решения.

Преодоление дефицита финансирования

В отношении привлечения финансирования стоит сказать, что непосредственное выделение средств на отобранные проекты не заложено мандатом ISA. Как отмечалось выше, механизм отбора и оценки направлен на выявление перспективных идей и проектов, которые, в первую очередь, получают содействие в продвижении за счет устранения бюрократических и иных барьеров. В частности, ISA проводит оценку государственных бюджетов на инфраструктуру, отслеживает его исполнение в части расходования и отчетов Национального казначейства о пересмотре бюджета. Так, в отчете о непотраченных средствах за 2021 г. показатель недорасхода составляет 15%, по сравнению с 30% за 2020 г., что нельзя не отметить в качестве результата улучшения работы системы госуправления ЮАР.

Содействие в финансировании ISA заключается в вынесении итоговой рекомендации для включения проекта в механизм смешанного финансирования, кредитования или субсидирования из средств государственной казны. В качестве связующего звена между частным сектором и правительством выступает специально созданный Инфраструктурный фонд ЮАР, в то время как основным инструментом в привлечении финансирования является представление отобранных проектов на международной выставке – конференции Симпозиум по устойчивому развитию инфраструктуры (SIDSSA).

Об успехе первой встречи в рамках симпозиума в октябре 2020 г., который возглавил С. Рамапоса, можно судить исходя из количества и географической диверсификации потенциальных инвесторов. Из 177-ми представленных проектов 62 (более 35%) были одобрены представителями более 250-ти международных финансовых организаций, банков и транснациональных корпораций. По итогам второй волны отбора 2020–2021 гг. ЮАР удалось привлечь 340 млрд рандов для обеспечения 50-ти приоритетных проектов, в 19 из которых в настоящее время инвестировано более 119 млрд рандов⁹, где более половины – пока заемные средства. Определенно, это станет существенным подспорьем и хорошим толчком для дальнейшей модернизации, однако говорить о чем-то большем пока рано. По итогам 2021 г. ряд рейтинговых агентств улучшил свои прогнозы по кредит-

ному рейтингу ЮАР с негативных на стабильные, однако сохранив их на уровне ВВ-, что на несколько пунктов ниже желаемого инвестиционного. В дальнейшем предполагается, что симпозиум будет основной ежегодной площадкой не только в качестве выставочного центра, но и, что является более весомым, станет своего рода прогрессивным дискуссионным форумом по развитию устойчивой инфраструктуры на всем африканском континенте.

Выводы

В первую очередь, стоит сказать, что на сегодняшний день ЮАР находится в начале пути по преодолению структурного кризиса инфраструктуры. Однако прилагаемые усилия уже принесли свои плоды. Проведенный анализ показал, что проводимая правительством ЮАР инвестиционная политика в сфере инфраструктурных проектов имеет два основных направления: институциональные преобразования механизма ее реализации и преодоление дефицита финансирования. Среди положительных результатов практических институциональных мер выявлены:

- увеличение количества заявок по инфраструктурным проектам за счет механизма единого окна;
- повышение качества инфраструктурных проектов за счет использования прогрессивной методологии оценки;
- повышение имиджевой привлекательности ЮАР за счет прилагаемых усилий по позиционированию страны как ключевой дискуссионной площадки по вопросам устойчивого развития инфраструктуры на континенте.

Что касается текущих результатов проводимой инвестиционной политики по преодолению дефицита финансирования инфраструктурных проектов и вырисовывающихся тенденций в переменных структуры финансирования, то, по нашему мнению, в среднесрочной перспективе ключевая роль в инвестициях инфраструктурных проектов ЮАР будет принадлежать рынкам долгового капитала, таким как коммерческие банки, банки развития и многосторонние банки развития, поскольку государственная казна в настоящее время испытывает трудности, особенно в связи с дополнительными издержками бюджета, вызванными COVID-19, а работа по восстановлению доверия инвесторов к государственно-частному партнерству еще ведется.

⁹ Infrastructure Investment Plan progress, with DPWI Minister // Parliamentary Monitoring Group. URL: <https://pmg.org.za/committee-meeting/33999/> (дата обращения: 11.11.2022)

В подведение итогов статьи стоит добавить, что интерес зарубежных инвесторов к инфраструктурному сектору ЮАР будет расти. Ведущая работа по устранению недостатков в ведении бизнеса в стране, выгодное географическое положение, объемный рынок и диверсифицированность экономики – все это говорит в пользу осуществления

инвестиций в инфраструктуру. В обозримой перспективе инвестиционный потенциал также увеличит участие страны в региональной интеграции и обеспечит ей ведущие позиции как на субрегиональном уровне, так и на всем африканском континенте, особенно в перспективе либерализации таможенных тарифов в рамках создания AfCFTA.

Список источников

1. Ayenew B.B. The effect of foreign direct investment on the economic growth of Sub-Saharan African countries: An empirical approach // Cogent Economics & Finance. 2022. Vol. 10. Iss. 1. 2038862. <https://doi.org/10.1080/23322039.2022.2038862>
2. Shah M.H. The significance of infrastructure for FDI inflow in developing countries // Journal of Life Economics. 2014. Vol. 1. Iss. 2. P. 1–16. <https://doi.org/10.15637/jlecon.37>
3. Osei-Kyei R., Chan A.P. Implementing public–private partnership (PPP) policy for public construction projects in Ghana: critical success factors and policy implications // International Journal of Construction Management. 2017. Vol. 17. Iss. 2. P. 113–123. <https://doi.org/10.1080/15623599.2016.1207865>
4. Babatunde S.O., Opawole A., Akinsiku O.E. Critical success factors in public-private partnership (PPP) on infrastructure delivery in Nigeria // Journal of Facilities Management. 2012. Vol. 10. Iss. 3. P. 212–225. <https://doi.org/10.1108/14725961211246018>
5. Osei-Kyei R., Chan A.P. Review of studies on the Critical Success Factors for Public–Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013 // International journal of project management. 2015. Vol. 33. Iss. 6. P. 1335–1346. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2015.02.008>
6. Chileshe N., Njau C.W., Kibichii B.K., Macharia L.N., Kavishe N. Critical success factors for Public-Private Partnership (PPP) infrastructure and housing projects in Kenya // International Journal of Construction Management. 2020. Vol. 22. Iss. 9. P. 1606–1617. <https://doi.org/10.1080/15623599.2020.1736835>
7. Володина М.А. Конкуренция внешних игроков за транспортно-логистические проекты в западной и северной Африке (на примере морских портов) // Сравнительная политика. 2021. Т. 12. № 1. С. 34–48. EDN: <https://elibrary.ru/egcczr>. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2021-10004>
8. Гемуева К.А. Экспорт Китая в страны Африки: связь с энергетическими проектами // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2021. Т. 14. № 2. С. 145–163. EDN: <https://elibrary.ru/nrrbjr>. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2021-14-2-8>
9. Фитуни Л.Л. Иностраннный капитал в Африке: теории, стратегии, новации // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2020. Т. 13. № 6. С. 6–29. EDN: <https://elibrary.ru/hyxocy>. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2020-13-6-1>
10. Абрамова И.О., Фитуни Л.Л. Потенциал африканского континента в стратегии развития российской экономики // Мировая экономика и международные отношения. 2017. Т. 61. № 9. С. 24–35. EDN: <https://elibrary.ru/zfmgbz>. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2017-61-9-24-35>
11. Фогель Д.В. Развитие институциональной среды ЮАР и сопредельных государств с целью стимулирования притока прямых иностранных инвестиций // Вестник университета. 2017. № 12. С. 165–171. EDN: <https://elibrary.ru/vhdkwx>. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2017-12-165-171>
12. Фогель Д.В. Улучшение состояния транспортной инфраструктуры Африки как фактор стимулирования деятельности иностранных инвесторов // Экономические отношения. 2018. Т. 8. № 4. С. 589–603. EDN: <https://elibrary.ru/vmytql>. <https://doi.org/10.18334/eo.8.4.39521>

13. Иванченко И.С., Осеи Д.Д. Анализ факторов, влияющих на динамику зарубежных инвестиций в экономику России и ЮАР // Финансовые исследования. 2017. № 3(56). С. 8–17.
EDN: <https://elibrary.ru/ymqyte>
14. Образцова М.Г. Интересы горнодобывающих компаний ЮАР в странах Сообщества развития Юга Африки // Азия и Африка сегодня. 2021. № 2. С. 30–35. EDN: <https://elibrary.ru/nougfk>.
<https://doi.org/10.31857/S032150750014001-3>
15. Хейфец Б.А. Глобализация не кончается, она становится другой // Контуры глобальных трансформаций: политика, экономика, право. 2018. Т. 11. № 1. С. 14–33. EDN: <https://elibrary.ru/yumsay>.
<https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-1-14-33>
16. Фитуни Л.Л., Абрамова И.О. Развивающиеся страны в политической экономии посткоронавирусного мира // Мировая экономика и международные отношения. 2020. Т. 64. № 9. С. 5–14.
EDN: <https://elibrary.ru/irvhbh>. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-9-5-14>
17. Geda A., Yimer A. Determinants of Foreign Direct Investment Inflows to Africa. In: Heshmati A. (eds). Determinants of Economic Growth in Africa. Palgrave Macmillan, Cham, 2018. P. 55–93.
https://doi.org/10.1007/978-3-319-76493-1_3
18. Ogbonna O.E., Ogbuabor J.E., Manasseh C.O., Ekeocha D.O. Global uncertainty, economic governance institutions and foreign direct investment inflow in Africa // Economic Change and Restructuring. 2022. Vol. 55. P. 2111–2136. <https://doi.org/10.1007/s10644-021-09378-w>
19. Ayadi O.F., Ajibolade S., Williams J., Hyman L.M. Transparency and foreign direct investment into Sub-Saharan Africa: an econometric investigation // African Journal of Economic and Management Studies. 2014. Vol. 5. Iss. 2. P. 146–159. <https://doi.org/10.1108/AJEMS-09-2012-0058>
20. Meyiwa A., Chasomeris M. South Africa's port doctrine: dilemmas and the way forward // Maritime Studies. 2020. Vol. 19. Iss. 2. P. 179–191. <https://doi.org/10.1007/s40152-020-00166-2>
21. Горелик Б.М. Российские экономические инициативы в представлении жителей ЮАР // Азия и Африка сегодня. 2021. № 11. С. 22–30. EDN: <https://elibrary.ru/fzddcu>.
<https://doi.org/10.31857/S032150750017408-0>
22. Keijser C., Belderbos R., Goedhuys M. Governance and learning in global, regional, and local value chains: The IT enabled services industry in South Africa // World Development. 2021. Vol. 141. 105398.
<https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2021.105398>
23. Singh J.N., Ovidia J.S. The theory and practice of building developmental states in the Global South // Third World Quarterly. 2018. Vol. 39. Iss. 6. P. 1033–1055. <https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1455143>
24. Osei-Kyei R., Chan A.P. Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public–Private Partnerships: Policy Practice and Implications // Transport Reviews. 2016. Vol. 36. Iss. 2. P. 170–186.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077288>
25. Osei-Kyei R., Chan A.P., Javed A.A., Ameyaw E.E. Critical success criteria for public-private partnership projects: international experts' opinion // International Journal of Strategic Property Management. 2017. Vol. 21. Iss. 1. P. 87–100. <https://doi.org/10.3846/1648715X.2016.1246388>
26. Fombad M.C. Governance in Public–Private Partnerships in South Africa: Some Lessons from the Gautrain // Journal of Southern African Studies. 2015. Vol. 41. Iss. 6. P. 1199–1217.
<https://doi.org/10.1080/03057070.2015.1117240>
27. Fombad M. An Overview of Accountability Mechanisms in Public – Private Partnerships in South Africa // Ufahamu: A Journal of African Studies. 2013. Vol. 37. Iss. 1. P. 1–32. <https://doi.org/10.5070/F7371013947>
28. Oduola M., Bello M.O., Popoola R. Foreign Direct Investment, Institution and Industrialisation in Sub-Saharan Africa // Economic Change and Restructuring. 2022. Vol. 55. P. 577–606.
<https://doi.org/10.1007/s10644-021-09322-y>

29. Абрамова И., Фитуни Л. Стратегия России на африканском направлении: что изменилось после саммита Россия–Африка 2019? // *Мировая экономика и международные отношения*. 2021. Т. 65. № 12. С. 68–78. EDN: <https://elibrary.ru/kytkpa>. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-12-68-78>

30. Сураков Г.К. Сравнительная оценка инвестиционной привлекательности стран Африки для российского капитала // *Ученые записки Института Африки РАН*. 2019. № 4(49). С. 118–126.

EDN: <https://elibrary.ru/eibvbm>. <https://doi.org/10.31132/2412-5717-2019-49-4-118-126>

Статья поступила в редакцию 25.08.2022; одобрена после рецензирования 12.10.2022; принята к публикации 04.12.2022

Об авторе:

Макарова Анна Алексеевна, младший научный сотрудник Сектора экономики науки и инноваций Отдела науки и инноваций

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

References

1. Ayenew B.B. The effect of foreign direct investment on the economic growth of Sub-Saharan African countries: An empirical approach. *Cogent Economics & Finance*. 2022; 10(1):2038862. <https://doi.org/10.1080/23322039.2022.2038862> (In Eng.)

2. Shah M.H. The significance of infrastructure for FDI inflow in developing countries. *Journal of Life Economics*. 2014; 1(2):1–16. <https://doi.org/10.15637/jlecon.37> (In Eng.)

3. Osei-Kyei R., Chan A.P. Implementing public–private partnership (PPP) policy for public construction projects in Ghana: critical success factors and policy implications. *International Journal of Construction Management*. 2017; 17(2):113–123. <https://doi.org/10.1080/15623599.2016.1207865> (In Eng.)

4. Babatunde S.O., Opawole A., Akinsiku O.E. Critical success factors in public-private partnership (PPP) on infrastructure delivery in Nigeria. *Journal of Facilities Management*. 2012; 10(3):212–225. <https://doi.org/10.1108/14725961211246018> (In Eng.)

5. Osei-Kyei R., Chan A.P. Review of studies on the Critical Success Factors for Public–Private Partnership (PPP) projects from 1990 to 2013. *International journal of project management*. 2015; 33(6):1335–1346. <https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2015.02.008> (In Eng.)

6. Chileshe N., Njau C.W., Kibichii B.K., Macharia L.N., Kavishe N. Critical success factors for Public-Private Partnership (PPP) infrastructure and housing projects in Kenya. *International Journal of Construction Management*. 2020; 22(9):1606–1617. <https://doi.org/10.1080/15623599.2020.1736835> (In Eng.)

7. Volodina M.A. Competition of external players for transport and logistics projects in Western and Northern Africa (on the example of sea ports). *Comparative Politics Russia*. 2021; 12(1):34–48. EDN: <https://elibrary.ru/egcczr>. <https://doi.org/10.24411/2221-3279-2021-10004> (In Russ.)

8. Gemueva K.A. Chinese export to the African countries: links with chinese energy projects. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. 2021; 14(2):145–163. EDN: <https://elibrary.ru/nrrbjr>. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2021-14-2-8> (In Russ.)

9. Fituni L.L. Foreign capital in Africa: theories, strategies and novations. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. 2020; 13(6):6–29. EDN: <https://elibrary.ru/hyxocy>. <https://doi.org/10.23932/2542-0240-2020-13-6-1> (In Russ.)

10. Abramova I.O., Fituni L.L. The potential of the African continent in the development strategy of the Russian economy. *World economy and international relations*. 2017; 61(9):24–35. EDN: <https://elibrary.ru/zfmgbz>. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2017-61-9-24-35> (In Russ.)

11. Fogel D. Developing the institutional framework of South Africa and the neighboring states for the purpose of attracting foreign direct investments. *Vestnik Universiteta*. 2017; (12):165–171.
EDN: <https://elibrary.ru/vhdkwx>. <https://doi.org/10.26425/1816-4277-2017-12-165-171> (In Russ.)
12. Fogel D. Improving the condition of transport infrastructure of Africa as a factor of stimulation the activity of foreign investors. *Journal of International Economic Affairs*. 2018; 8(4):589–603.
EDN: <https://elibrary.ru/vmytql>. <https://doi.org/10.18334/eo.8.4.39521> (In Russ.)
13. Ivanchenko I.S., Osei D.D. Analysis of factors influencing the dynamics of foreign investments in the economy of Russia and South Africa. *Financial research*. 2017; 3(56):8–17. EDN: <https://elibrary.ru/ymqyte> (In Russ.)
14. Obraztsova M.G. South Africa's mining companies in the Southern African Development Community (SADC). *Asia and Africa today*. 2021; (2):30–35. EDN: <https://elibrary.ru/nougfk>.
<https://doi.org/10.31857/S032150750014001-3> (In Russ.)
15. Kheyfets B.A. Globalization does not end, it becomes another. *Outlines of Global Transformations: Politics, Economics, Law*. 2018; 11(1):14–33. EDN: <https://elibrary.ru/yumsay>.
<https://doi.org/10.23932/2542-0240-2018-11-1-14-33> (In Russ.)
16. Fituni L., Abramova I. Developing countries in the political economy of the post-Coronavirus world. *World Economy and International Relations*. 2020; 64(9):5–14. EDN: <https://elibrary.ru/irvhbh>.
<https://doi.org/10.20542/0131-2227-2020-64-9-5-14> (In Russ.)
17. Geda A., Yimer A. Determinants of Foreign Direct Investment Inflows to Africa. In: Heshmati A. (eds). *Determinants of Economic Growth in Africa*. Palgrave Macmillan, Cham, 2018. P. 55–93.
https://doi.org/10.1007/978-3-319-76493-1_3 (In Eng.)
18. Ogbonna O.E., Ogbuabor J.E., Manasseh C.O., Ekeocha D.O. Global uncertainty, economic governance institutions and foreign direct investment inflow in Africa. *Economic Change and Restructuring*. 2022. 55: 2111–2136. <https://doi.org/10.1007/s10644-021-09378-w> (In Eng.)
19. Ayadi O.F., Ajibolade S., Williams J., Hyman L.M. Transparency and foreign direct investment into Sub-Saharan Africa: an econometric investigation. *African Journal of Economic and Management Studies*. 2014; 5(2): 146–159. <https://doi.org/10.1108/AJEMS-09-2012-0058> (In Eng.)
20. Meyiwa A., Chasomeris M. South Africa's port doctrine: dilemmas and the way forward. *Maritime Studies*. 2020; 19(2):179–191. <https://doi.org/10.1007/s40152-020-00166-2> (In Eng.)
21. Gorelik B.M. Russian economic initiatives as perceived by South Africans. *Asia and Africa today*. 2021; (11):22–30. EDN: <https://elibrary.ru/fzddcu>. <https://doi.org/10.31857/S032150750017408-0> (In Russ.)
22. Keijser C., Belderbos R., Goedhuys M. Governance and learning in global, regional, and local value chains: The IT enabled services industry in South Africa. *World Development*. 2021; 141: 105398.
<https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2021.105398> (In Eng.)
23. Singh J.N., Ovadia J.S. The theory and practice of building developmental states in the Global South. *Third World Quarterly*. 2018; 39(6):1033–1055. <https://doi.org/10.1080/01436597.2018.1455143> (In Eng.)
24. Osei-Kyei R., Chan A.P. Developing Transport Infrastructure in Sub-Saharan Africa through Public–Private Partnerships: Policy Practice and Implications. *Transport Reviews*. 2016; 36(2):170–186.
<https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077288> (In Eng.)
25. Osei-Kyei R., Chan A.P., Javed A.A., Ameyaw E.E. Critical success criteria for public-private partnership projects: international experts' opinion. *International Journal of Strategic Property Management*. 2017; 21(1):87–100. <https://doi.org/10.3846/1648715X.2016.1246388> (In Eng.)
26. Fombad M. Governance in Public–Private Partnerships in South Africa: Some Lessons from the Gautrain. *Journal of Southern African Studies*. 2015; 41(6):1199–1217.
<https://doi.org/10.1080/03057070.2015.1117240> (In Eng.)

27. Fombad M. An Overview of Accountability Mechanisms in Public – Private Partnerships in South Africa. *Ufahamu: A Journal of African Studies*. 2013; 37(1):1–32. <https://doi.org/10.5070/F7371013947> (In Eng.)
28. Oduola M., Bello M.O., Popoola R. Foreign Direct Investment, Institution and Industrialisation in Sub-Saharan Africa. *Economic Change and Restructuring*. 2022; 55:577–606. <https://doi.org/10.1007/s10644-021-09322-y> (In Eng.)
29. Abramova I., Fituni L. Russia's strategy in the African direction: what has changed since the Russia-Africa Summit 2019? *World Economy and International Relations*. 2021; 65(12):68–78. EDN: <https://elibrary.ru/kytkpa>. <https://doi.org/10.20542/0131-2227-2021-65-12-68-78> (In Russ.)
30. Sugakov G.K. Comparative assessment of investment attractiveness of African countries for Russian capital. *Journal of the Institute for African Studies*. 2019; 4(49):118–126. EDN: <https://elibrary.ru/eibvbm>. <https://doi.org/10.31132/2412-5717-2019-49-4-118-126> (In Russ.)

The article was submitted 25.08.2022; approved after reviewing 12.10.2022; accepted for publication 04.12.2022

About the author:

Anna A. Makarova, Senior Research Assistant of the Section for the Foreign Economic Policy of the Department of Global Economic Problems and Foreign Economic Policy

The author read and approved the final version of the manuscript.

